



Pacific Basin



逐浪千里
超越所託

太平洋航運
2026 中期報告
股份代號：2343
共邁遠途

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，每年為逾600名工業買家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，業務遍及全球，在世界各主要地點設有辦事處，並營運一支龐大的船隊，為全球客戶提供國際航運服務

第4頁 業務

我們的船隊

我們營運全球最大的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊之一。我們配備起重機的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、客源及貨物種類多樣化的裨益，能夠實現三角點貿易，以提高裝載率、按期租合約對等基準的收入以及碳效能



感謝來自太平洋航運自有船隊及辦事處的各位同事，為本報告提供大部份照片

本頁照片展示Indigo Lake正從巴西里約熱內盧港口啟航

封面各幅照片展示我們同事的工作情景，Seal Island駛向美國三藩市金門大橋，以及一艘貨船在巴西因比圖巴港裝載乾燥玉米酒糟及其可溶物

封底照片為Penguin Island和Soko Island在智利安托法加斯塔港裝卸貨物的情景





416

名岸上員工

13

全球
個辦事處



4,100+

名船員

254

艘貨船



於2026年上半年進行

約1,000

次航程

約450

名貨運客戶

目錄

2026年上半年摘要

- 2 業務摘要
- 3 財務摘要

業務

- 5 我們的船隊
- 6 三角點貿易
- 7 我們的貨運量
- 8 實現卓越表現的平台

半年度回顧

- 11 行政總裁報告
- 16 市場回顧
- 21 我們的表現
- 24 核心業務貨船開支
- 26 現金及借貸

可持續發展及管治

- 29 可持續發展摘要
- 34 企業管治
- 37 其他資料

財務業績

- 42 集團表現分析
- 43 財務報表
- 47 財務報表附註
- 56 核數師審閱報告
- 57 公司資料

導覽符號解釋

 連結至本中期報告內的相關詳情

 詳情請參考我們的2025年可持續發展報告

 連結至我們的網站www.pacificbasin.com瀏覽相關詳情

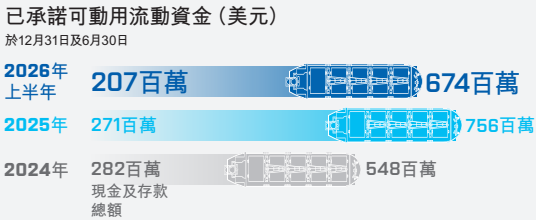
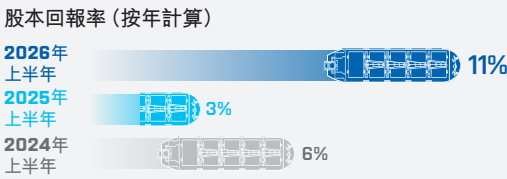
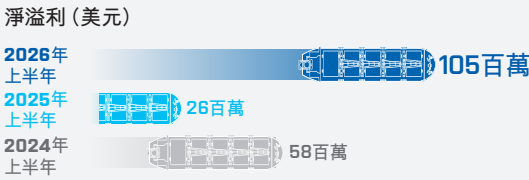
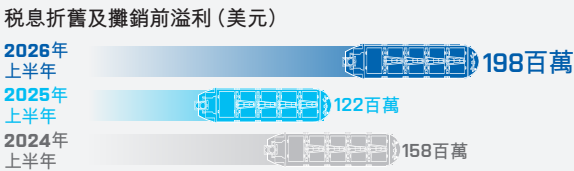
 重要關鍵績效指標

業務摘要

105百萬元
淨溢利

157百萬元
淨現金狀況

每股15.5港仙
宣派中期股息



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，為我們帶來按年計算股本回報率達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，該交易預計於2026年8月底前完成交割
- 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，以及新造貨船供應受限，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

財務摘要

	2026年 6月30日 百萬美元	2025年 6月30日 百萬美元	2025年 12月31日 百萬美元
業績			
營業額	1,105.5	1,018.7	2,081.0
按期租合約對等基準的收入	665.7	556.5	1,188.4
稅息折舊及攤銷前溢利 ¹	197.8	121.5	263.1
稅息前溢利	102.7	27.0	72.3
基本溢利 KPI	94.9	21.9	59.2
股東應佔溢利	105.0	25.6	58.2
資產負債表			
資產總額	2,281.5	2,330.9	2,278.4
現金及存款總額	206.5	295.5	270.6
已承諾可動用流動資金	673.6	549.9	756.1
現金淨額	157.2	66.4	134.0
股東權益	1,882.1	1,796.6	1,825.0
資本承擔	297.7	182.0	284.9
現金流量			
經營	143.5	124.6	270.9
投資	(23.4)	17.1	(43.3)
融資	(163.7)	(119.9)	(248.0)
現金及現金等價物淨變動	(43.6)	21.8	(20.4)
每股數據	港仙	港仙	港仙
每股基本盈利	16.1	3.9	8.9
股息 KPI	15.5	1.6	7.6
經營業務產生的現金	22.0	19.1	41.4
股東權益	285.7	277.4	274.8
期末股價	2.70港元	2.02港元	2.33港元
期末市值	139億港元	103億港元	120億港元
比率			
淨溢利率	10%	3%	3%
平均股本回報率(按年計算)	11%	3%	3%
股東總回報率	18%	26%	46%
現金淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI	10%	4%	8%
現金淨額相對股東權益比率	8%	4%	7%
利息覆蓋率 ² KPI	31.8倍	14.8倍	16.0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

² 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



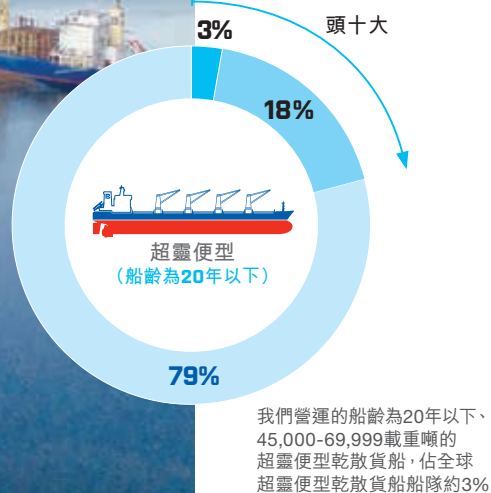
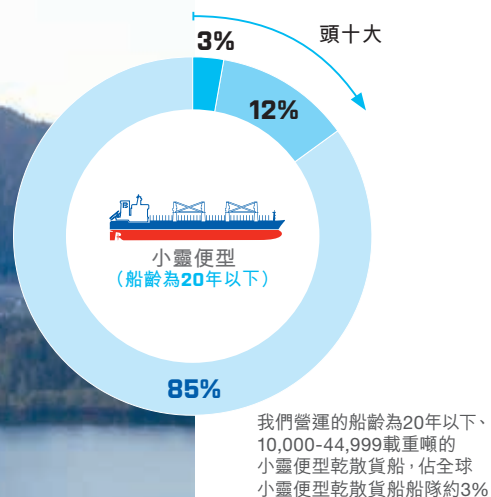
BAKER RIVER

業務

- 5 我們的船隊
- 6 三角點貿易
- 7 我們的貨運量
- 8 實現卓越表現的平台

船員在Baker River貨輪上同心同德、緊密合作

我們的船隊



■ 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、同業公司的網站

我們的小靈便型乾散貨船Imabari Logger
於魯伯特王子港裝載木材

我們配備起重機的乾散貨船靈活通用並可自行裝卸貨物。

該等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

我們船隊中約70%低於15年船齡。無論船齡長短，我們都按照高標準進行維護，確保所有自備船舶在安全，營運效率方面保持卓越水平。

↔ 第7頁 我們的貨運量

		營運貨船			總計	總載重噸 (百萬噸) 自有	平均船齡 自有
於2026年6月30日		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

於2026年6月30日		貨船數目	估計市場價值 ⁶ (百萬美元)	總賬面淨值 (百萬美元)
	小靈便型	58	952.6	747.4
	超靈便型／超大靈便型 ²	48	1,100.0	795.7
	好望角型 ³	1	18.0	13.9
總計		107	2,070.6	1,557.0

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

⁶ 自有船隊的估計市場價值基於綜合經紀估值所得的最近期估計價值

三角點貿易

13

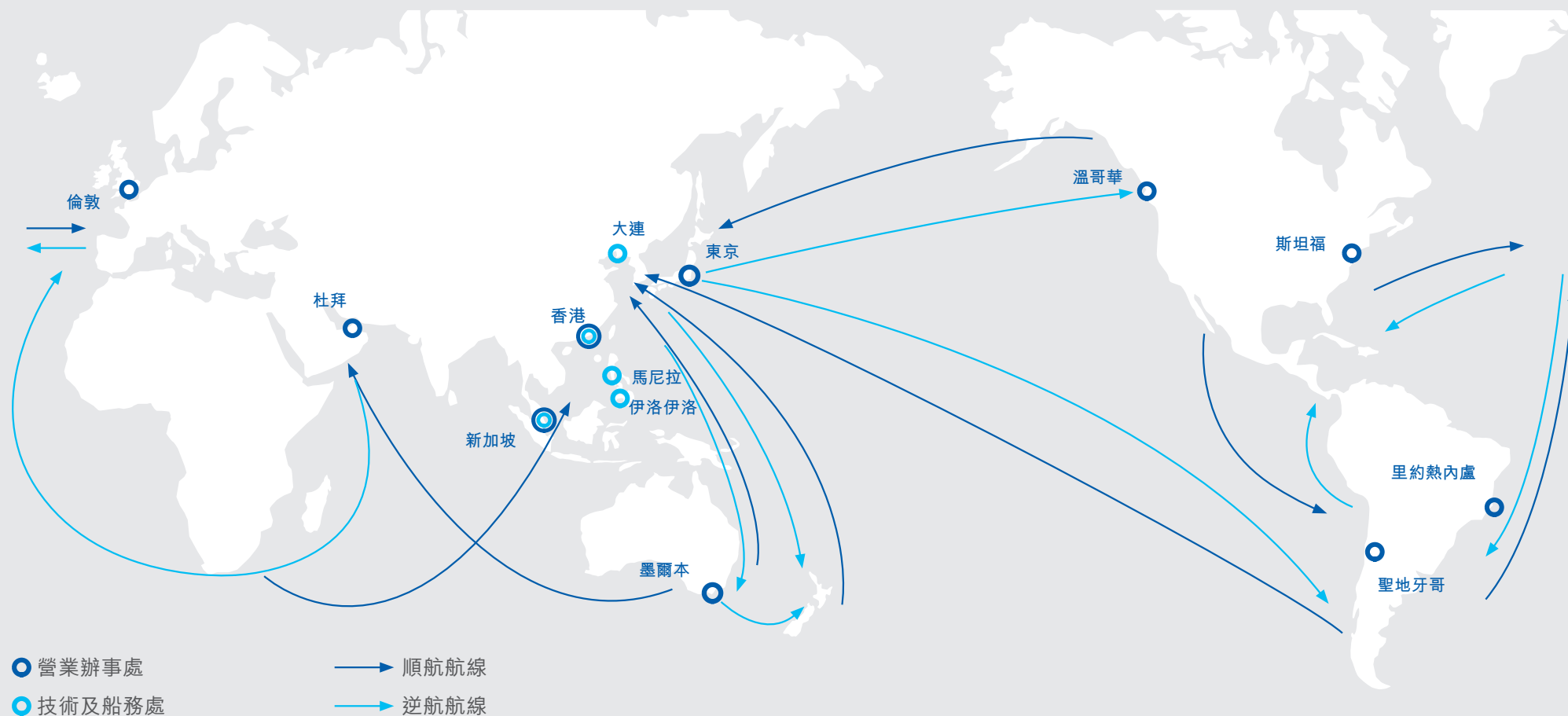
個全球辦事處

10

個營業辦事處

5

個技術及船務處



為提升僱用率及收入而開發的平台及模式

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。

全球網絡

我們與貨主建立的卓越關係，有賴於我們將經驗豐富的商務團隊派駐在全球各地的辦事處，以便貼近客戶需求並提供優質服務。

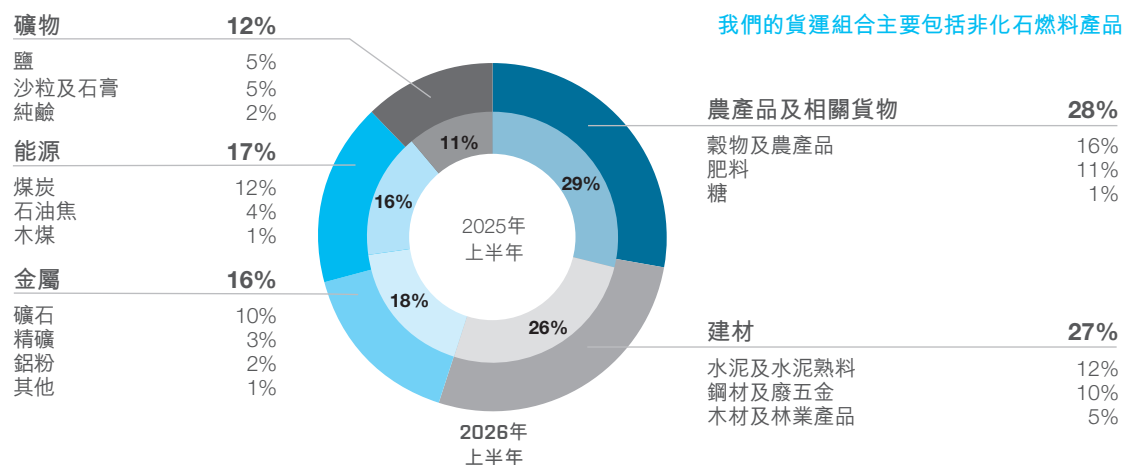
小宗散貨貿易的主要航線例子

「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。

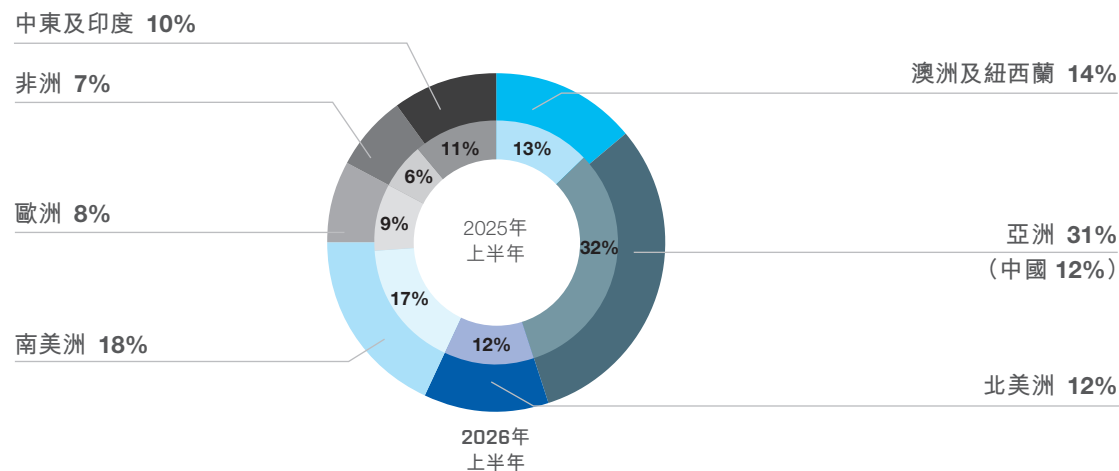
我們的貨運量

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）



實現卓越表現的平台

我們的綜合平台整合多項核心實力、競爭優勢及價值驅動力—包括高超的營商手腕、卓越營運及嚴謹資本配置，以實現優於市場的表現並為股東創造長遠價值。

高超的營商手腕－為船隊創造更多優質業務機遇



貨源開拓及承運業務

- 全球業務覆蓋及客戶關係為我們帶來具吸引力的貨運機遇
- 業務遍及不同地區、客戶及商品，有效分散市場及客戶風險
- 精準配對船舶、貨物及航線，提升船隊使用率及航程經濟效益
- 採用三角點貿易模式，減少空載航程，提升按期租合約對等基準的收入
- 在沒有核心船舶可供調遣時，營運活動可提升服務能力及盈利表現



全球網絡與市場洞察

- 遍布全球的辦事處網絡促進與客戶保持緊密聯繫
- 穩固的本地業務據點有助掌握貨源情報及市場動態
- 深入的市場洞察有助我們於瞬息萬變的市場環境中作出靈活的商業決策
- 本地專業知識結合全球協調能力，提升船隊部署效益
- 與客戶建立長期合作關係，促進重複業務及提供差異化服務

卓越營運－充分發揮每次航程的價值



貨物及航程執行專業能力

- 經驗豐富的內部團隊支援安全、可靠及高效的營運
- 具備乾散貨及散裝貨物裝卸、航運及港口作業的專業知識
- 在原木、拼箱運輸及甲板貨物等利基散裝貨運市場具備專業優勢，創造額外盈利機遇
- 全面的營運能力確保每個航程均能充分發揮商業價值
- 屢獲殊榮的全面內部船隊管理能力，並由穩健的系統、流程及內部監控所支持
- 維持高水平的安全管理、監管合規、管理及風險管理，支持行業領先的船隊營運表現
- 以服務質素、可靠性及營運穩定性為優先，並將安全視為不可妥協的底線



以數碼化及人工智能推動優化

- 將數碼試點項目拓展為覆蓋整個船隊的能力
- 在商業及營運活動全面推行數據驅動決策
- 運用科技優化航程效率及燃油效能
- 善用數碼化工具提升船隊調度及航程執行效率
- 持續創新，提升營運效率、航程經濟效益及可持續發展表現

資本配置 – 管理資本以促進業務增長、提升韌性，並為股東創造回報



船隊投資、規模及可選性

- 龐大而現代化的船隊由可互相替代的船舶組成，充分提升僱用率並增加商業機遇
- 以審慎及逆週期方式進行船隊投資、更新及出售
- 長久建立的合作關係帶來具吸引力的船隊投資機遇
- 靈活結合船舶擁有及租賃模式使我們能夠隨著市場狀況的變化，調整船隊規模及組成，從而保留靈活性並支持未來發展



資本配置與財務實力

- 對現金、債務及資本配置採取嚴謹策略，有助於在航運週期中維持韌性與靈活性
- 嚴謹的成本管理及具競爭力的現金收支平衡水平，提升我們於市場低迷時的盈利韌性
- 雄厚的財務實力使公司能夠以逆週期方式進行船隊更新、增加機遇，並為股東帶來資本回報
- 審慎的資本配置在船隊投資、財務實力與股東回報之間取得平衡
- 嚴格的財務紀律支持長遠的股東價值創造



將優勢轉化為價值

- 按期租合約對等基準的日均收入持續優於市場表現
- 具競爭力的現金收支平衡水平及盈利抗逆力
- 經營活動正面貢獻
- 財務實力及資本靈活性
- 市場週期中的增長及靈活應變能力
- 長遠股東回報

憑藉卓越表現、韌性、可選性及嚴謹有序的增長，創造價值



半年度回顧

11	行政總裁報告
16	市場回顧
21	我們的表現
24	核心業務貨船開支
26	現金及借貸

行政總裁報告



Martin Fruergaard

行政總裁

在地緣政治動盪加劇之際，我們持續優於市場，並取得強勁的財務業績。憑藉綜合平台、嚴謹的營運及雄厚的財務實力，我們得以在波動市場中穩健前行，把握機遇，並在整個乾散貨週期中為股東創造可持續價值。

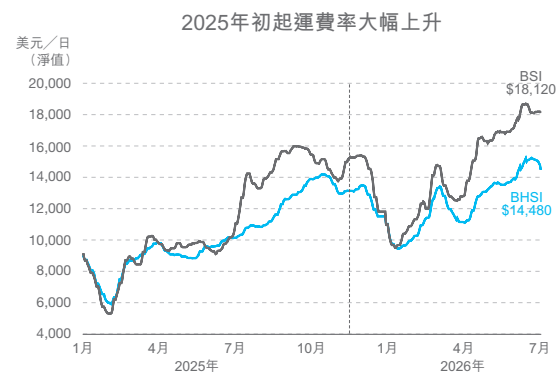
地緣政治局勢動盪，市場環境趨緊

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。所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。隨着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。



第16頁 市場回顧

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。

第21頁 我們的表現

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。

第24頁 核心業務貨船開支

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。

第26頁 現金及借貸

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%，股息收益率為約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。

第34頁 購買、出售或贖回證券

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之下尤其如此。

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，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，提升船舶僱用率、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。

第8頁 實現卓越表現的平台

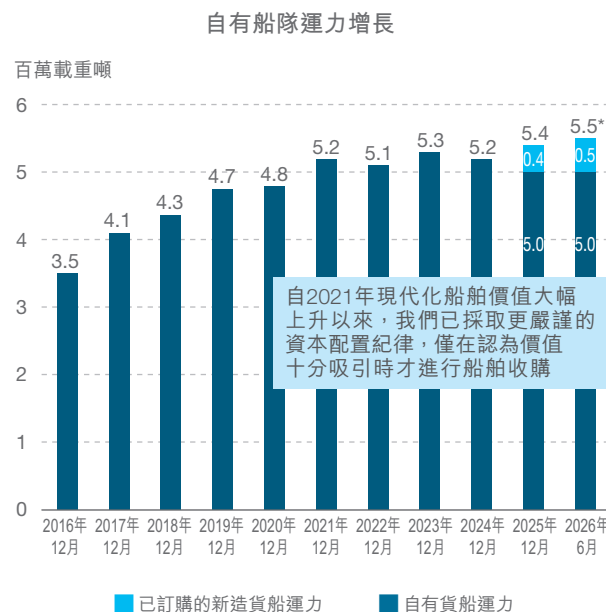
整體而言，我們共有10艘新建造貨船訂單，包括六艘小靈便型及四艘超大靈便型貨船，預期於2028年至2029年上半年期間交付。我們持有兩艘雙燃料超大靈便型新建造貨船的購買選擇權。此外，我們持有13艘長期租賃貨船當中12艘的購買選擇權，可於2026年至2031年間行使（本年度迄今已行使其中兩項購買選擇權），另外亦持有全部三艘尚未交付至船隊的長期租賃貨船的購買選擇權。

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。

第5頁 我們的船隊

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。

第34頁 企業管治

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，我們將可符合日益嚴格的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。

第29頁 可持續發展摘要

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。

第30頁 對環境負責

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。

◀▶ 第20頁 市場平衡

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：

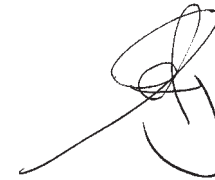
- 透過審慎選擇二手貨船收購、訂造新建造貨船及長期租賃貨船，推動船隊增長及更新，並優先把握可提升未來成長可選性的機遇
- 推行燃料策略轉型，提升獲取傳統燃料及替代燃料的能力，同時透過燃料優化、能源效率提升及碳市場把握價值創造機遇
- 推進航程優化，善用數碼化及人工智能，以及我們於散貨及散裝業務方面的專業知識，提升營運表現並創造額外價值
- 優化成本結構及營運效率，並透過生產力提升措施及強大的內部專業能力，進一步鞏固我們的成本競爭優勢
- 在整個航運週期中提升營運表現及股東回報，並以嚴謹的表現管理及資本配置作為支持

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

太平洋航運的船員與岸上同事工作，猶如全球融合一體，加上本公司力臻完美、具備商務專長及團隊精神，向全球客戶提供卓越服務



市場回顧

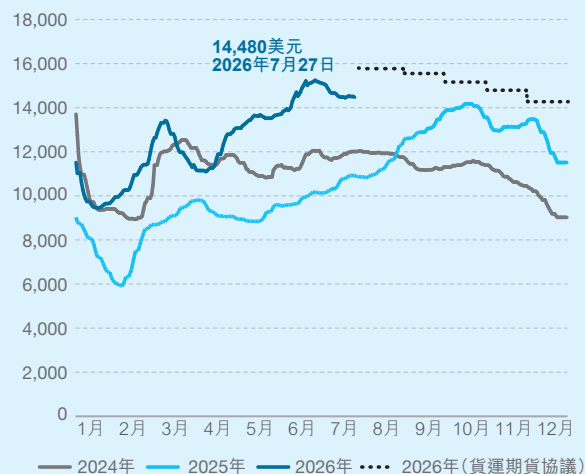
阿拉伯灣地區衝突加劇市場干擾及營運低效情況，推動運費市場走強

12,200美元（淨值） **↑40%**按年 **14,180美元（淨值）** **↑62%**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

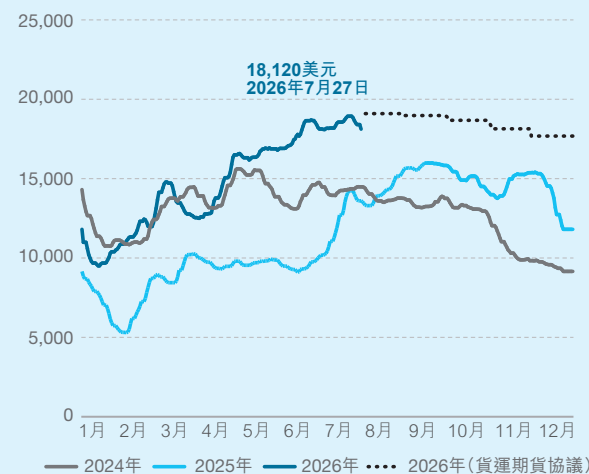
美元／日（淨值）*



BSI 58,000載重噸
2026年上半年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2024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）*



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。

* 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年上半年貨船價值上升

38.5 百萬美元 **↑24%**

指標船齡五年的二手超靈便型乾散貨船價值按年變化

資料來源：Clarksons Research，於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，大部分此類跨盆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 *	↓	-6%
穀物	↑	14%
鐵礦石	↑	3%
煤炭	↓	-2%

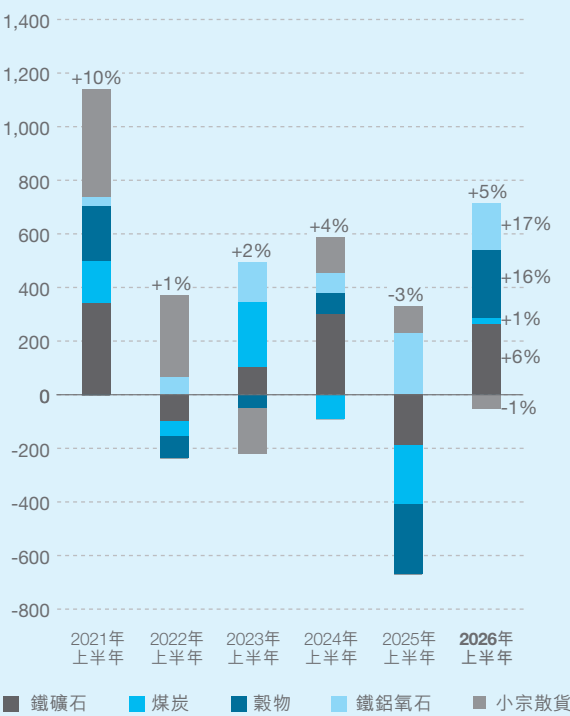
* 礦物、非煤炭能源、金屬及小宗礦石、肥料、糖及非穀物類農產品、水泥及熟料、木材及林業產品、鋼材及廢五金
資料來源：Oceanbolt，於2026年7月數據（可予修改）

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。

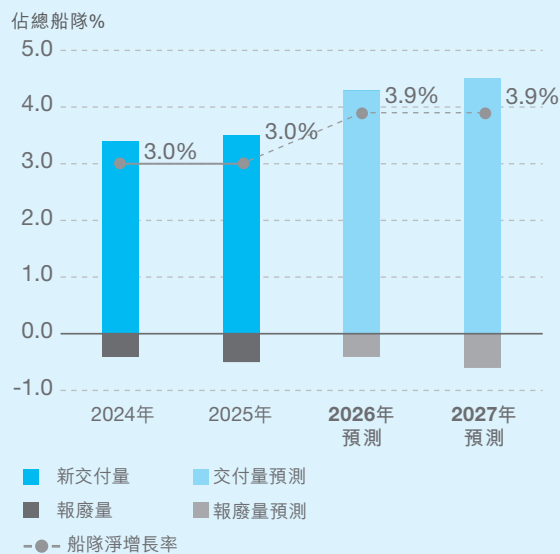
Clarksons Research預測，2026年全球乾散貨船船隊淨增長率將達3.9%。小靈便型及超靈便型貨船合計船隊預期將增長4.2%，反映2023年下半年至2024年初市場環境強勁期間所下訂單的貨船陸續交付。

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

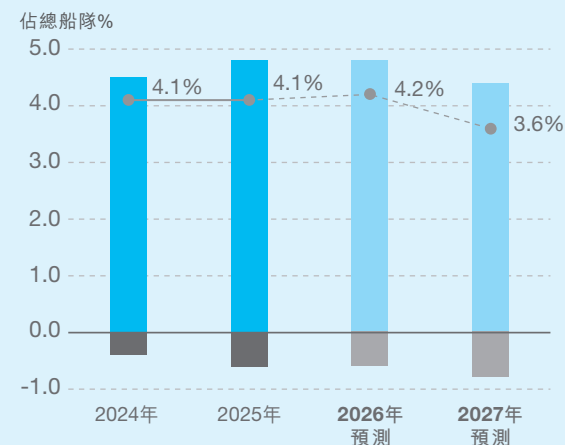


資料來源：Clarksons Research，於2026年7月數據

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。

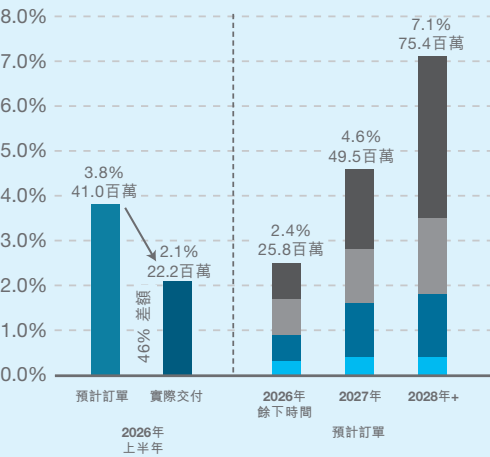
2026年上半年，乾散貨船新建造貨船訂單量大幅加快，按年增加83%至27,900,000載重噸。然而，新增訂單活動仍主要集中於較大體積船型。小靈便型訂單量下降13%，而超靈便型訂單量增加112%。好望角型及巴拿馬型的訂單量分別上升136%及34%。

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。

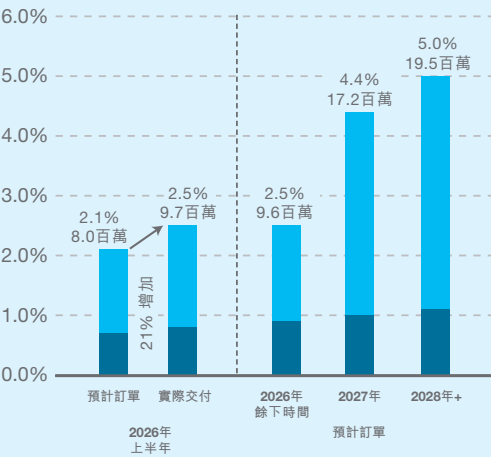
整體乾散貨船訂單

佔總船隊 %



小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單

佔總船隊 %



資料來源：Clarksons Research，於2026年7月數據

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

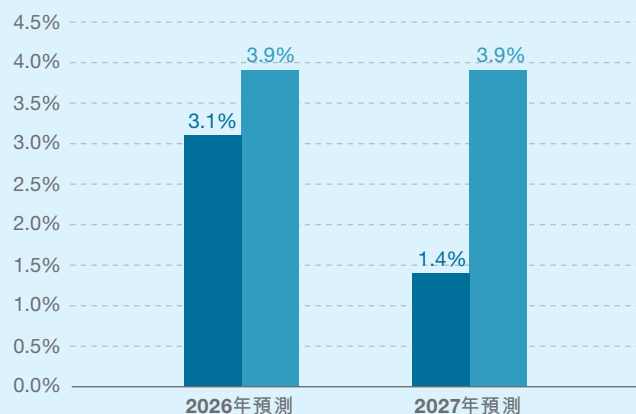
資料來源：Clarksons Research，於2026年7月數據

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 %

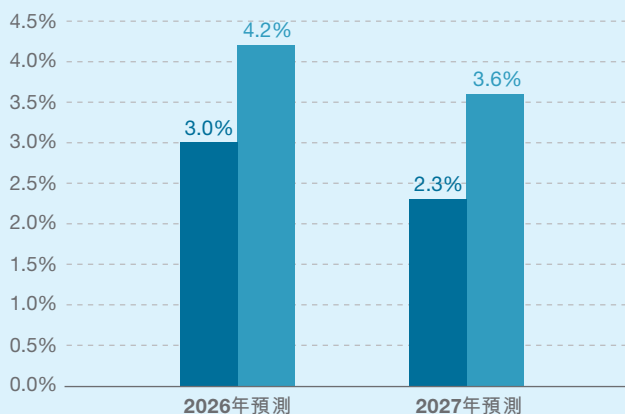


■ 噸位航距需求 ■ 船隊淨增長

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		
	2026年	2025年	變動
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

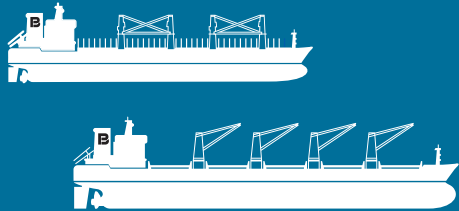
我們的商業活動

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

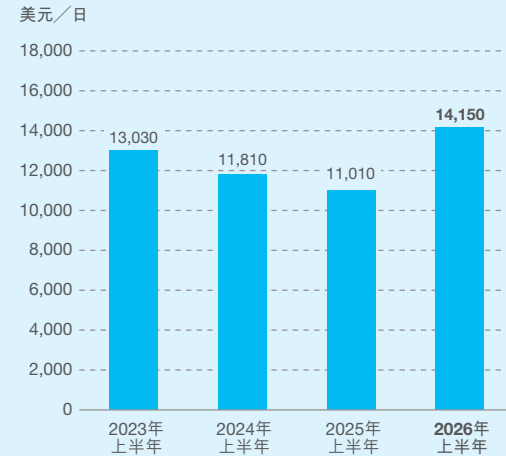
我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對，以補足我們的核心業務，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻。透過我們的營運活動，即使我們的核心貨船船期已滿，我們仍能為客戶提供服務。



核心業務

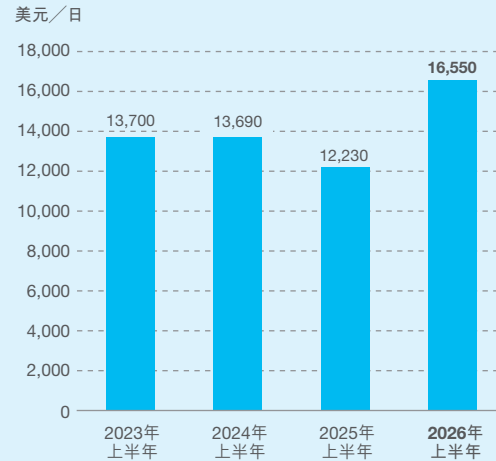
小靈便型乾散貨船

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



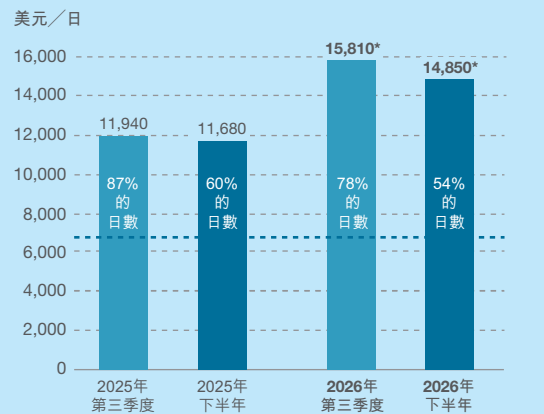
按期租合約對等基準的收入 KPI

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疏淨化器日均得益的240美元

小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

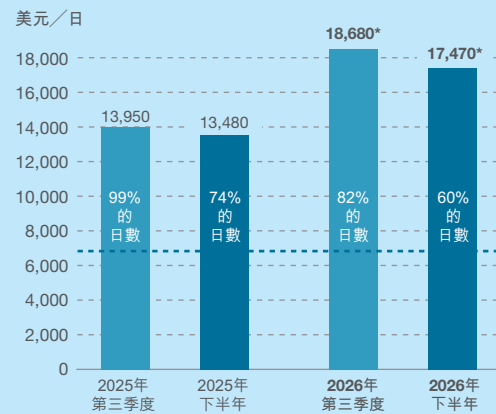


--- 2026年上半年指標核心船隊現金收支平衡 (包括一般及行政管理開支) = 6,790美元

* 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

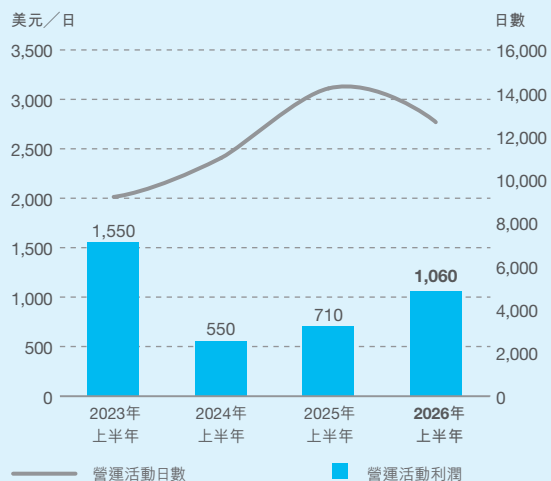
- 我們正有策略地管理我們的遠期合約及現貨合約量，預期於第三季度的季節性因素帶來的較高活動量將推高貨運租金
- 2026年第三季度的小靈便型及超靈便型乾散貨船已承諾日數中，目前分別已有78%及82%按日均租金15,810美元及18,680美元獲訂約
- 2026年下半年的小靈便型及超靈便型乾散貨船已承諾日數中，目前分別已有54%及60%按日均租金14,850美元及17,470美元獲訂約
- 2026年上半年的日均現金收支平均維持低於6,800美元水平，比市場平均指數低超過40%，而我們的成本開支維持控制得宜，並在同業當中享有競爭優勢

➡ 第24頁 綜合現金收支平衡開支

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



左上：在Cramond Island的駕駛台，船員展現高度警覺及專業精神

右上：船員是太平洋航運業務營運的核心，照片為Incheon Bay團隊

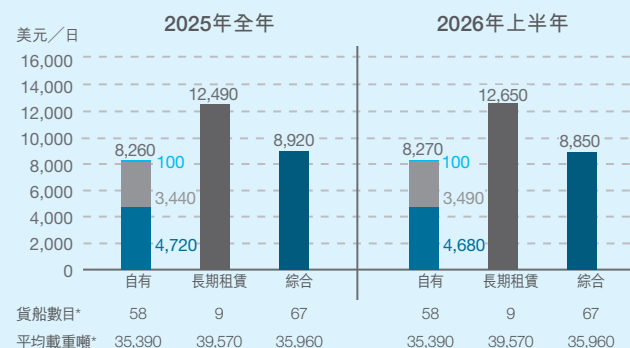
下：Badger Island正在孟加拉蒙格拉港將肥料（磷酸一鉍）卸載至當地駁船

核心業務貨船開支

日均貨船開支

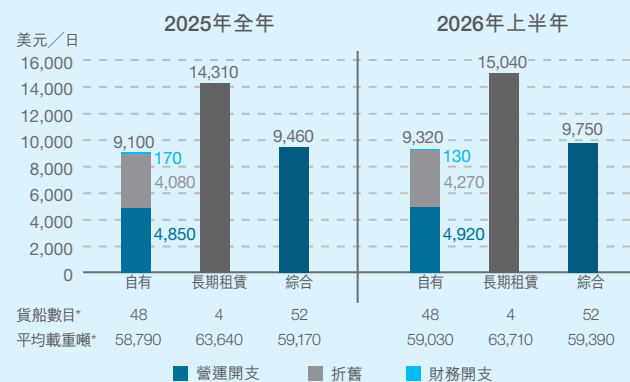
小靈便型

綜合 **8,850美元**



超靈便型

綜合 **9,750美元**



* 於2025年12月31日及2026年6月30日之貨船

自有貨船開支

■ 營運開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均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。

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日圓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	貨船日數	小靈便型	貨船日數	超靈便型
		平均開支 (美元)		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	



左：船員在Ince Point甲板上進行木材捆紮作業期間，謹慎處理加固鋼線



右上：工程師於Seal Island上進行活塞引擎詳細檢修



右下：Irvine Bay正通過巴拿馬運河，助客戶接通全球市場

現金及借貸

經營業務的現金流入

143百萬美元

已承諾可動用流動資金

674百萬美元

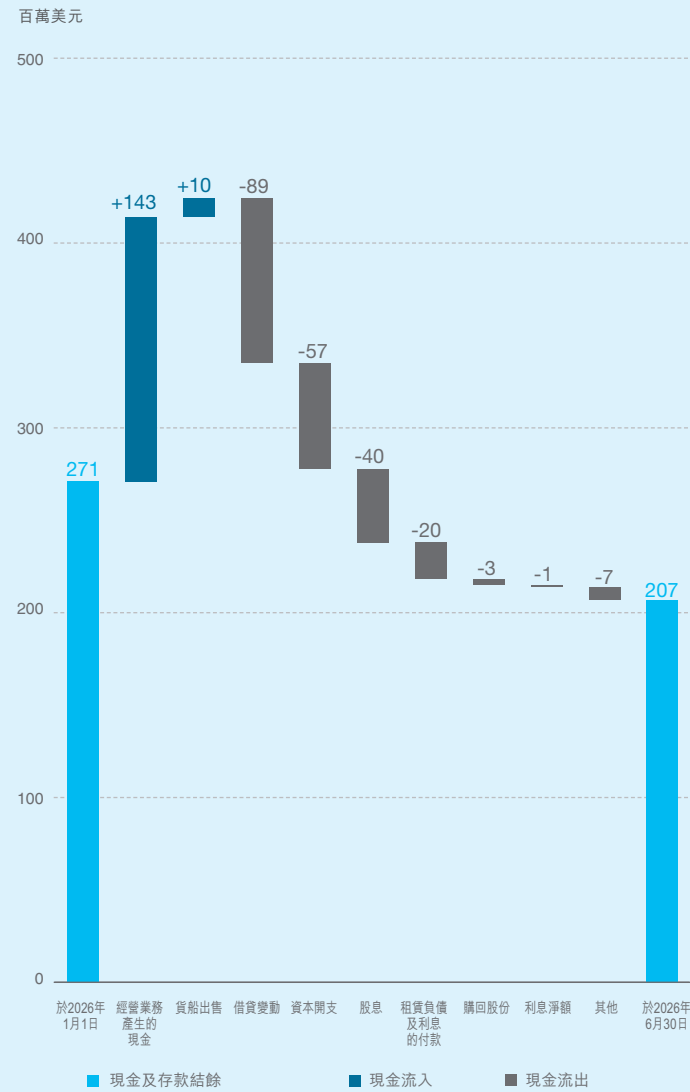
現金淨額相對自有貨船
賬面淨值比率

10%

平均利率(損益表)

6.2%

現金流



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。

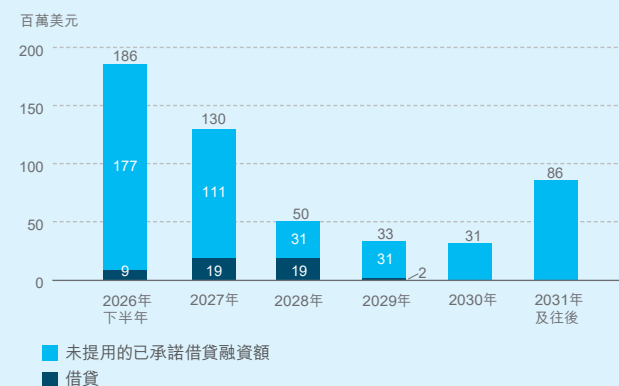
本集團監控其銀行借貸的借貸相對資產值比率的要求。倘本集團抵押的資產之市場價值跌至低於其放款銀行規定的水平，除非銀行對技術性違約給予豁免，本集團可提供額外現金或其他額外抵押品。

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

← 第49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	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。於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



可持續發展及管治

29	可持續發展摘要
34	企業管治
37	其他資料

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

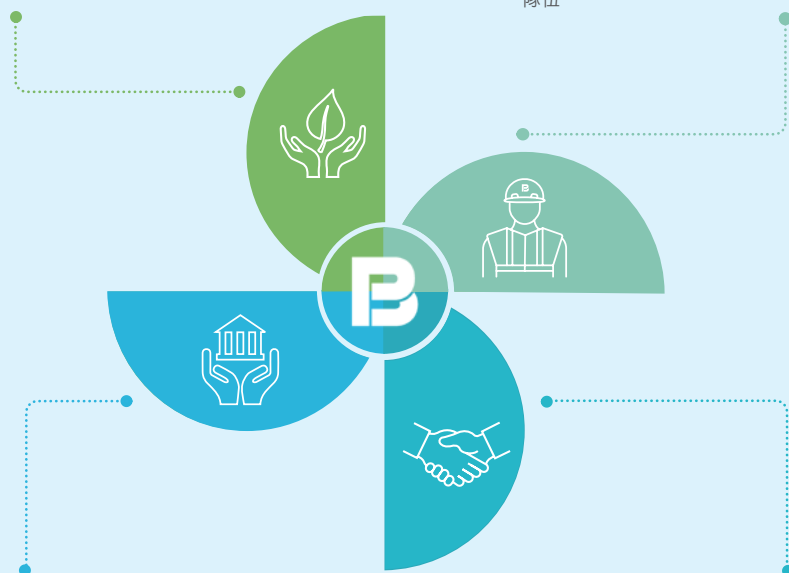
確保工作環境體面、合乎衛生及安全條件，培育出具高能力及高包容性的組織，同時建立一支多元、獲充足支持及優秀能幹的員工隊伍

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群提供支持



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至為重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2026年，我們持續完善各項優先環境、社會及管治議題的抱負、目標及指標，確保與持份者的期望、業務重點及新興可持續發展趨勢保持一致。

這些協作活動為我們與同事提供深入交流相關議題的寶貴機會，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，並鼓勵同事因應業務需要制定及落實相關措施，以支持達成既定目標及指標，進一步將可持續發展理念融入我們的文化中。

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。

海事減碳進程持續面對不確定性

海事行業在全球減碳框架的落實時間及具體安排方面，仍然面對頗多不確定性。國際海事組織於2025年10月未能通過先前已達成共識的淨零排放框架；而在2026年5月舉行的海洋環境保護委員會第84屆會議上，各成員國對建議框架中的經濟元素仍有分歧，惟大多數持份者均認為，有關元素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。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事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
6. 評估採用碳捕集方案

ESG 2025年可持續發展報告 第18頁
我們的減碳策略

於2026年3月，我們公布有關最新氣候風險評估及情境分析的結果，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）時間跨度的潛在財務影響。這些分析使我們能更深入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

推動燃料策略轉型

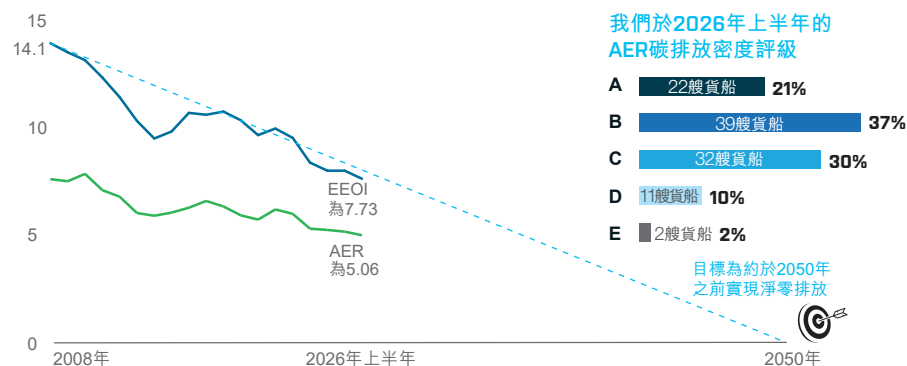
隨著海事減碳相關法規推動行業逐步轉向採用綠色燃料，我們正將燃料團隊轉型為新的永續能源解決方案團隊。這項轉變反映我們如何看待燃料已發生根本性的改變——燃料不再只是營運成本的一部分，更是提升競爭力及創造長遠價值的重要策略。憑藉太平洋航運的規模優勢及專業知識，永續能源解決方案團隊將進一步提升我們獲取傳統燃料及綠色燃料的能力，優化船隊的燃料效能及排放表現，並把握燃料成本節省及價值變現的機遇。團隊亦將支持我們拓展替代燃料、能源管理及因應監管要求而衍生的解決方案等新機遇，進一步鞏固我們在海事減碳及合規方面的領先地位。

目標

碳排放密度(EEOI)

約於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



* 我們仍然按計劃向著達致2030年EEOI目標邁進，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，我們預計可符合日趨嚴格的能源效益營運指標要求。然而，航運業以2050年前後為目標的更深層減碳進程，最終仍有賴國際海事組織成功建立一套全球框架，以提供足夠誘因推動行業大規模轉用綠色燃料及新一代船舶。



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。

提升安全

安全始終是我們的首要任務。我們透過主動管理風險及推行涵蓋整支船隊的多項措施，持續鞏固安全文化，協助預防海上傷亡事故。期內推出的主要措施包括：

- 在整支船隊推行停工授權卡，進一步強化每位船員在發現不安全作業時停止工作的權利與責任
- 劃一工作箱會議，推動所有貨船採用一致的安全管理方式
- 引進隨機閉路電視影像檢視機制，支援工作安全行為計劃及更具針對性的安全輔導
- 優化安全獎勵計劃，加強對安全作出正面貢獻員工的表揚，包括設立船舶層面的「安全大獎」及船隊層面的「安全之星」，鼓勵更多員工積極提升安全意識、通報危害及持續改善工作

加強保安

毒品走私、海盜活動及地緣政治局勢持續為貨船及船員帶來保安風險。我們設立的全球安全營運中心全天候提供監察、情報分析及應變支援，協助船隊在全球各地安全營運。

於2026年，全球安全營運中心重點加強打擊毒品走私措施、提升海盜活動監察及地緣政治風險分析能力，擴大保安科技的應用（包括配備人工智能功能的閉路電視系統），並持續提升整個集團的保安意識及應對能力。

提升福祉

支援船員的身心健康一直是我們的重點工作。期內，我們：

- 完成在自有船隊全面配備星鏈及Inmarsat NexusWave通訊服務，為船員提供無限數據的高速互聯網連接
- 增加航海健康資源及培訓，加強對心理健康的認識及支援
- 在船員登船前增設額外的心理篩查評估，進一步支援身心健康及預防相關風險

為促進船員之間的聯繫及提升士氣，我們亦為船員轉播2026年國際足協世界盃，讓船隊所有船員即使身處海上，亦能一同欣賞這項全球矚目的體育盛事。

因工傷事故損失工時頻率 (LTIF)

0.32 ↓44%

每1,000,000工時

於2026年上半年，我們的船員於超過9,000,000工時中錄得3宗損失工時工傷事故，是我們史上最佳的因工傷事故損失工時頻率結果之一，即為相對輕微的燙傷及手指受傷。我們並無錄得任何死亡事故。

騷擾及欺凌個案

2

於2026年上半年，我們的船隊共接獲兩宗騷擾及欺凌個案。經調查後，相關肇事者已被解僱，我們亦加強整支船隊的相關培訓，以防止同類事件再次發生。

船員整體參與度

86%

2025年船員及岸上員工參與度調查結果顯示，我們維持良好的員工參與程度，同時亦識別出可持續改善的方向。

岸上員工整體參與度

79%

將員工意見化為行動

2025年船員及岸上員工參與度調查顯示，我們可進一步加強溝通、職業發展、員工認可、身心健康及工作安排的靈活性。船員方面，我們正優化採購及貨物裝卸相關的溝通及營運流程，以提升協作效率及整體營運效能。對於岸上員工，我們正擴展學習及發展機會、推動更彈性的工作安排、加強員工嘉許措施，及增加團隊建立活動。上述措施體現我們致力為船員及岸上員工建立一個更具包容性、更投入及更高效的工作環境。

ESG

有關我們如何投資於員工保安、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

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。

服務我們的客戶

服務我們的員工

服務我們的股東

服務社會

服務可持續貿易

服務我們的環境

於2026年上半年與社區持份者進行的互動

ESG 有關我們如何透過負責任的業務實踐創造可持續價值的回顧，請細閱我們獨立刊發的2025年可持續發展報告



於4月，太平洋航運與新加坡海事基金會及南洋理工大學海事商業學會攜手舉辦校園分享活動，介紹乾散貨航運業的發展概況，以及透過我們的商業管理見習生計劃分享海事行業的就業發展機會。



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2,300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、導航及專為兒童而設的教育工作坊。



於6月，太平洋航運參與由香港海事博物館舉辦、專為香港航海學校學生而設的可持續發展分享會。活動介紹可持續航運、海事行業的職業發展，以及我們的可持續發展歷程，藉此提升學生對可持續發展議題的認識，並鼓勵新一代探索海事行業的發展機會。



於3月，我們參與在大連舉行的2026綠色航運論壇，並於專題討論環節分享對可持續航運策略、綠色船用燃料應用及海事行業減碳的見解。論壇匯聚來自航運產業鏈逾200家機構的代表，共同探討邁向低碳航運未來的發展路徑。



於2月，Jamaica Bay的船員在巴西海岸成功救起三名因漁船沉沒遇險的漁民，充分展現出高度警覺、專業精神及卓越的航海技術。



透過香港理工大學獎學金計劃、我們對種族多元共融僱主約章的承諾，以及與小彬紀念基金會少數族裔「Emerging Talent實習計劃」的合作，太平洋航運在各地的辦事處迎來了14名實習生，大部分在香港進行實習。



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地緣政治、氣候風險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及風險委員會匯報，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、富時羅素及IntegrityNext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、社會及管治評級持續保持業內領先地位。



於5月，我們榮獲2026年ESG Shipping Awards International頒發「ESG Leader Award」類別銀獎，以表揚我們在環境、社會及管治最佳實踐的卓越表現



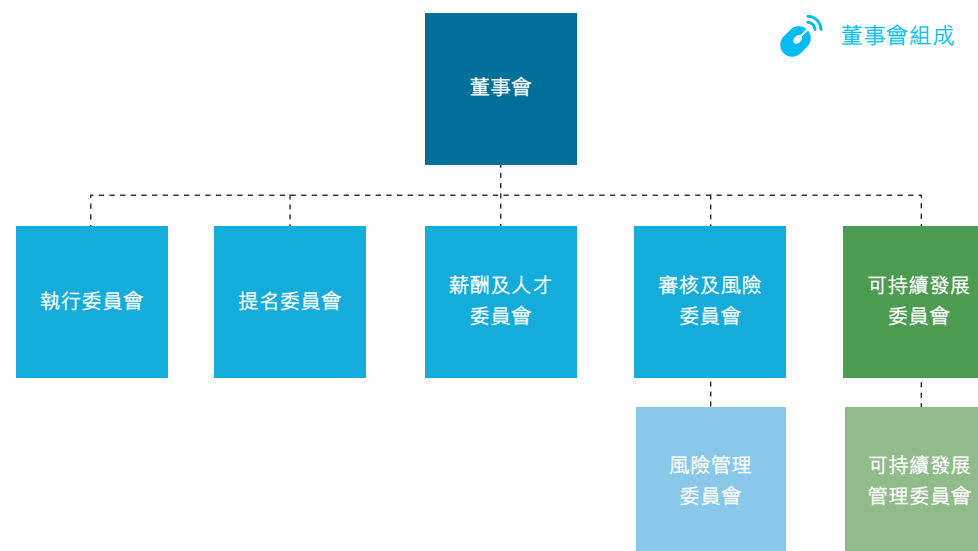
於2026年上半年，我們獲MSCI ESG評級評定為BBB級，躋身評級最高的乾散貨航運公司之列



我們於Sustainalytics的ESG風險評級中獲得「低風險」評級

2026年董事會變更

於2026年2月16日，我們委任Harindarpal S. Banga博士及Angad Banga先生為非執行董事，彼等分別是拓維集團的創辦人暨執行主席及行政總裁。有關委任建基於我們與拓維集團持續進行的建設性交流，為董事會增添兩位在航運及大宗商品行業具卓越成就的領袖，同時亦為我們最大股東的代表。



海事行業減碳監管發展最新動向

於5月，我們董事會轄下可持續發展委員會成員參與有關海事行業減碳及最新監管發展的專題研討會。會上探討國際海事組織的淨零排放框架、持續演變並影響航運業的全球溫室氣體監管措施，以及業界邁向低碳未來的主要策略考量。委員會成員亦聽取我們減碳工作的最新進展，包括提升能源效益的技術、燃料優化措施、能源交易，以及船隊更新策略。

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2026年6月30日止六個月的整個期間，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。

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日及本報告日期，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。

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。

中期業績以及本中期報告已經由本公司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。

股東權利

我們歡迎股東直接與本公司溝通。如對董事會有任何查詢，股東可發送電郵至 companysecretary@pacificbasin.com 或致函：

公司秘書

太平洋航運集團有限公司

香港黃竹坑

香葉道2號

One Island South 31樓

董事會成員

直至本中期報告日期之在任董事的資料如下：

	董事會		審核及風險 委員會	薪酬及人才 委員會	提名委員會	可持續發展 委員會	執行委員會
	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2029年股東週年大會為止 ³	—	—	—	—	主席
Kristian Helt	2025年10月13日	一年，可每年重續 ³	—	—	—	—	成員
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	—	成員 ²	成員	—	—
Stanley H. Ryan，主席	2016年7月5日	三年，直至2029年股東週年大會為止 ³	—	成員	主席	—	—
Kirsi K. Tikka	2019年9月2日	三年，直至2028年股東週年大會為止	成員	—	—	主席	—
莊偉林	2020年11月2日	三年，直至2029年股東週年大會為止 ³	主席	—	成員	—	—
Mats H. Berglund	2024年1月2日	三年，直至2027年股東週年大會為止	—	成員	—	成員	—
Kalpana Desai	2025年2月1日	三年，直至2028年股東週年大會為止	成員	—	—	成員	—
王曉軍	2025年2月1日	三年，直至2028年股東週年大會為止	—	主席 ²	成員	—	—
非執行董事							
Harindarpal S. Banga ¹	2026年2月16日	三年，直至2029年股東週年大會為止 ³	成員 ²	—	—	—	—
Angad Banga ¹	2026年2月16日	三年，直至2029年股東週年大會為止 ³	—	—	—	成員 ²	—

附註：

(1) 於2026年2月16日獲委任為非執行董事。

(2) 於2026年3月3日獲委任為董事委員會主席或成員(視情況而定)。

(3) 於2026年4月22日舉行的本公司股東週年大會上獲重選為董事。

獨立非執行董事及非執行董事的年度董事袍金並無變動，惟Irene Waage Basili女士及王曉軍女士的年度袍金自2026年3月3日起分別由850,000港元調整為800,000港元及由800,000港元調整為850,000港元除外，以反映薪酬及人才委員會主席一職由Basili女士轉移予王女士。Basili女士仍然擔任薪酬及人才委員會成員。該調整反映應付予薪酬及人才委員會主席的額外袍金。此外，Kalpana Desai女士及Mats Berglund先生獲董事會賦予有關本集團策略發展方面的額外職責及職務。經薪酬及人才委員會推薦及董事會批准，Desai女士及Berglund先生於2026年1月1日至2026年2月28日期間分別獲支付額外袍金每月18,750美元及11,250美元。該等額外袍金乃根據彼等於本集團的個別工作經驗、職務及職責而釐定，且並無載入本公司分別與Desai女士及Berglund先生訂立的委任函內。

Desai女士獲委任為香港上海大酒店有限公司(於香港上市)的獨立非執行董事，自2026年5月13日起生效。Desai女士於2026年6月30日不再擔任Janus Henderson Group plc的獨立非執行董事。

其他資料

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2026年6月30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（「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)根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則規定的權益及淡倉如下：

董事姓名	個人權益	公司或家族 權益／信託及 類似權益	好倉／淡倉	股份權益總額	持有已發行股本之概約百分比		
					2026年6月30日	2025年12月31日	
Martin Fruergaard ¹	18,863,768	—	好倉	18,863,768	0.37%	0.27%	附註： (1) 根據本公司股份獎勵計劃授出的有限制股份獎勵已於本報告第39頁內披露
Kristian Helt	13,183,000	—	好倉	13,183,000	0.26%	0.23%	
莊偉林	110,000	—	好倉	110,000	少於0.01%	少於0.01%	
Harindarpal S. Banga	—	1,036,388,401	好倉	1,036,388,401	20.06%	不適用	

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2026年6月30日，董事並無持有任何淡倉或股本衍生工具下的相關股份。

除上文披露外，於截至2026年6月30日止六個月內任何時候，本公司、其附屬公司或其相聯公司概無訂有任何安排，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。

2023年股份獎勵計劃（「2023年股份獎勵計劃」）

本節應與2025年年報第77至78頁的披露一併閱讀。

本公司於2023年7月31日採納2023年股份獎勵計劃並屬於單項股份獎勵計劃，據此不可授出認股權。根據2023年股份獎勵計劃授出的獎勵僅可透過計劃受託人於二手市場上按市場交易價格購買本公司現有股份達成。根據2023年股份獎勵計劃不可發行新股份。期內並無根據2023年股份獎勵計劃授出任何獎勵及該計劃已於2025年4月25日被一項新採納的股份獎勵計劃（即「2025年股份獎勵計劃」）取代，有關詳情載於下頁。因此，2023年股份獎勵計劃已於2025年4月25日終止，其後不再有任何股份可根據2023年股份獎勵計劃授出或進一步授出，但所有在2023年股份獎勵計劃終止前已授出而尚未歸屬的獎勵將繼續有效。該等獎勵將按照歸屬時間表在2027年或之前逐步歸屬。

於截至2026年6月30日止六個月的期初及期末，根據2023年股份獎勵計劃的計劃授權可授出（即透過發行新股份而授出）的股份數目為零。

2025年股份獎勵計劃(「2025年股份獎勵計劃」)

本節應與2025年年報第77至78頁的披露一併閱讀。

2025年股份獎勵計劃於2025年4月25日舉行的股東週年大會上獲本公司股東批准及採納。該計劃屬於單項股份獎勵計劃，並不可授出認股權。2025年股份獎勵計劃的獎勵分為有限制股份獎勵、有限制單位獎勵及績效股份單位獎勵。對於授出的有限制股份獎勵及有限制單位獎勵，該等獎勵的歸屬並無績效目標。鑑於(i)承授人屬執行董事及僱員，而2025年股份獎勵計劃的主要目的是作為留職鼓勵及獎勵僱員對本集團的貢獻及忠誠，及讓承授人的利益與股東的利益整體保持一致；及(ii)所授出的獎勵將須遵守2025年股份獎勵計劃的計劃規則內的若干歸屬條件，而計劃規則已涵蓋有關獎勵失效的情況，薪酬及人才委員會認為該機制合適並符合2025年股份獎勵計劃的目的。就績效股份單位獎勵而言，該等獎勵將授予薪酬及人才委員會認為合適且符合2025年股份獎勵計劃目的的執行董事及若干僱員，並僅在達到董事會批准的特定績效目標後，方能歸屬。倘未能達到與績效股份單位獎勵相關的績效目標，則相關的獎勵股份將不會全數或部分歸屬。

根據2025年股份獎勵計劃已授出或將授出的獎勵受退扣機制限制，其包括但不限於以下各項：

任何獎勵的未歸屬部分在承授人因僱主有權毋須作出通知予以終止僱用而其不再為僱員參與者當日，其獎勵將失效。同樣地，於獎勵歸屬後及於該獎勵股份受交易限制所規限的期間內，倘承授人在類似的情況下被終止僱用，或違反相關歸屬後的交易限制，承授人須向計劃受託人退還已歸屬的股份（或於股份歸屬時的等值現金）。就績效股份單位獎勵而言，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有重大錯誤陳述或遺漏，本公司有權並可能要求承授人退還歸屬股份（或於股份歸屬時的等值現金），連同任何已支付股息等值款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，前提是假設在財務報表沒有存在重大錯誤陳述或遺漏的情況下，該等已歸屬股份原本不會被歸屬。

於截至2026年6月30日止六個月的期初及期末，根據2025年股份獎勵計劃的計劃授權可授出（即透過發行新股份而授出）的股份數目分別為256,849,507股及256,849,507股。

本公司可透過2023年股份獎勵計劃及2025年股份獎勵計劃授出股份獎勵予合資格的參與者，主要為執行董事及僱員，作為對他們為本集團所作出之貢獻的鼓勵和認可。任何獎勵均無行使期間，承授人毋須就接納獎勵支付任何款項及毋須就歸屬獎勵支付任何獎勵股份購買價格。

已授出的獎勵

截至2026年6月30日止六個月，根據2023年股份獎勵計劃及2025年股份獎勵計劃(合併呈列)的獎勵的變動詳情如下：

			於2026年 6月30日 未歸屬	於2026年 1月1日 未歸屬	期內			歸屬期 ⁴			
千股	授出日期	獎勵類型			已授出 ¹	已歸屬 ²	已失效 ³	2026年下半年	2027年	2028年	2029年
董事											
Martin Fruergaard	2023年8月2日	有限制股份	1,637	1,637	–	–	–	1,637	–	–	–
	2024年3月5日	有限制股份	1,816	1,816	–	–	–	–	1,816	–	–
	2025年6月20日	有限制股份	1,768	1,768	–	–	–	–	–	1,768	–
	2025年6月20日	績效股份單位	2,552	2,552	–	–	–	–	–	2,552	–
	2026年5月11日	有限制股份	2,388	–	2,388	–	–	–	–	–	2,388
	2026年5月11日	績效股份單位	2,384	–	2,384	–	–	–	–	–	2,384
				12,545	7,773	4,772	–	–	1,637	1,816	4,320
Kristian Helt	2023年8月2日	有限制股份	667	667	–	–	–	667	–	–	–
	2024年3月5日	有限制股份	771	771	–	–	–	–	771	–	–
	2025年6月20日	有限制股份	753	753	–	–	–	–	–	753	–
	2025年6月20日	績效股份單位	752	752	–	–	–	–	–	752	–
	2026年5月11日	有限制股份	854	–	854	–	–	–	–	–	854
	2026年5月11日	績效股份單位	860	–	860	–	–	–	–	–	860
				4,657	2,943	1,714	–	–	667	771	1,505
			17,202	10,716	6,486	–	–	2,304	2,587	5,825	6,486
高級管理層											
吳志傑	2025年6月20日	有限制股份	2,018	2,018	–	–	–	672	673	673	–
	2025年6月20日	績效股份單位	672	672	–	–	–	–	–	672	–
	2026年5月11日	有限制股份	746	–	746	–	–	–	–	–	746
	2026年5月11日	績效股份單位	752	–	752	–	–	–	–	–	752
			4,188	2,690	1,498	–	–	672	673	1,345	1,498
其他僱員											
	2023年8月2日	有限制股份及有限制單位	9,924	10,558	–	(561)	(73)	9,924	–	–	–
	2024年3月5日	有限制股份及有限制單位	10,859	11,318	–	(374)	(85)	–	10,859	–	–
	2024年5月30日	有限制股份及有限制單位	165	165	–	–	–	165	–	–	–
	2025年6月20日	有限制股份及有限制單位	16,338	17,014	–	–	(676)	–	–	16,338	–
	2025年6月20日	績效股份單位	1,800	1,800	–	–	–	–	–	1,800	–
	2026年5月11日	有限制股份及有限制單位	10,641	–	10,641	–	–	–	–	–	10,641
	2026年5月11日	績效股份單位	2,392	–	2,392	–	–	–	–	–	2,392
				52,119	40,855	13,033	(935)	(834)	10,089	10,859	18,138
			73,509	54,261	21,017	(935)	(834)	13,065	14,119	25,308	21,017

附註：

- (1) 21,017,000股股份獎勵根據2025年股份獎勵計劃於2026年5月11日授出，佔本期間已發行股份加權平均數約0.41%（不包括庫存股份）。本公司股份於緊接授出日期2026年5月11日前的收市價為每股3.35港元。該等股份獎勵於授出日期的公平值（所採納的會計準則及政策與中期簡明綜合財務報表一致）為每股3.25港元。除4,772,000股已失效的股份供計劃受託人動用外，所有股份均於市場上購買。在21,017,000股股份中，合共6,388,000股股份為績效股份單位獎勵，須在達到董事會批准的特定績效目標後，方能歸屬。
- (2) 合共935,000股於期內歸屬的股份乃於兩名僱員退休時提前歸屬。股份於緊接股份獎勵的歸屬日期前的加權平均收市價為2.69港元。
- (3) 合共834,000股股份因兩名僱員辭職而於期內失效。期內並無註銷獎勵。
- (4) 於該等年度每年的歸屬日期為7月14日。

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2026年6月30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	
				2026年6月30日	2025年12月31日
Caravel Maritime Ventures Inc. ¹	實益擁有人	好倉	1,036,388,401	20.06%	18.12%
Harindarpal S. Banga ¹	受其控制的法團的權益	好倉	1,036,388,401	20.06%	18.12%
Indra Banga ¹	受其控制的法團的權益	好倉	1,036,388,401	20.06%	18.12%
拓維集團有限公司 ¹	受其控制的法團的權益	好倉	1,036,388,401	20.06%	18.12%
M&G Plc	受其控制的法團的權益	好倉	620,261,000	12.00%	12.37%
Pzena Investment Management, LLC ²	投資經理／實益擁有人	好倉	514,492,443	9.96%	10.98%
Citigroup Inc. ³	受其控制的法團的權益／ 核准借出代理人	好倉	310,553,655	6.01%	7.04%
		淡倉	13,998,673	0.27%	0.58%

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1,036,388,401股股份。

(2) 由Pzena Investment Management, LLC持有的股份的好倉，其中514,285,443股股份以投資經理之身份及207,000股股份以實益擁有人之身份持有。

(3) 由Citigroup Inc.持有的股份的好倉，其中14,763,317股股份以受其控制的法團的權益之身份及295,790,338股股份以核准借出代理人之身份持有。淡倉以受其控制的法團的權益之身份所持有。

人力資源

於2026年6月30日，本公司及其附屬公司聘用合共416名岸上員工及超過4,100名船員（2025年6月30日：分別為406名及4,300名）。於截至2026年6月30日止六個月的僱員開支（包括船員薪金及董事袍金）合共為93,400,000美元（2025年上半年：93,800,000美元）。

本集團所有附屬公司均是平等機會僱主。我們致力吸引及留住不同年齡、性別、文化及背景的多元人才以及具有管理及發展業務所需技能、經驗及資格的員工。為達至此目的，我們提供具競爭力及符合市場慣例的薪酬待遇（包括酌情花紅），以向員工作出與股東利益一致的表現獎勵。

本公司為其僱員設有股份獎勵計劃，藉此可酌情授出股份獎勵或單位獎勵予合資格的參與者，主要為執行董事及合資格僱員，作為留職鼓勵及獎勵他們對本集團的貢獻及忠誠，及讓承授人的利益與本公司及其股東的利益整體保持一致。

此外，本集團亦提供培訓和發展及領袖培訓計劃，以及社交、團隊建立和康樂活動。

財務業績

42	集團表現分析
43	財務報表
47	財務報表附註
56	核數師審閱報告
57	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。

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。

財務報表

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	4	1,105,480	1,018,680
服務開支	5	(991,723)	(989,498)
毛利		113,757	29,182
間接一般及行政管理開支	5	(3,580)	(3,818)
其他收入及收益	6	2,865	5,391
其他開支	5	(2,725)	–
財務收入	7	3,964	5,811
財務開支	7	(8,931)	(10,648)
除稅前溢利		105,350	25,918
稅項支出	8	(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	10(a)	2.06	0.50
每股攤薄盈利	10(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	11	1,610,410	1,642,124
使用權資產	12	90,545	91,028
商譽		25,256	25,256
衍生資產	13	307	–
應收貿易賬款及其他應收款項	14	2,273	3,206
		1,728,791	1,761,614
流動資產			
存貨		148,814	96,527
衍生資產	13	7,162	1,550
應收貿易賬款及其他應收款項	14	183,957	148,103
持作出售資產	15	6,033	–
現金及存款	16	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

	附註	2026年 6月30日 千美元	2025年 12月31日 千美元
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本	17	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	18	30,393	69,938
租賃負債		66,001	64,963
衍生負債	13	2	775
		96,396	135,676
流動負債			
借貸	18	18,916	66,583
租賃負債		27,956	28,937
衍生負債	13	4,129	5,533
應付貿易賬款及其他負債	19	251,985	216,716
		302,986	317,769
負債總額		399,382	453,445

未經審核簡明綜合權益變動結算表

股東應佔資本及儲備

千美元	2026年										2025年									
	股本	股份溢價	合併儲備	僱員福利儲備	對沖儲備	匯兌儲備	實繳盈餘	可換股債券儲備	保留溢利	總計	股本	股份溢價	合併儲備	僱員福利儲備	對沖儲備	匯兌儲備	實繳盈餘	可換股債券儲備	保留溢利	總計
於1月1日	50,546	384,372	(56,606)	(8,707)	420	(1,684)	779,938	-	676,703	1,824,982	50,710	394,790	(56,606)	(6,704)	2,035	(2,613)	779,938	2,108	662,986	1,826,644
全面收益																				
股東應佔溢利	-	-	-	-	-	-	-	-	105,050	105,050	-	-	-	-	-	-	-	-	25,600	25,600
其他全面收益																				
現金流量對沖																				
– 公平值收益	-	-	-	-	13	-	-	-	-	13	-	-	-	-	54	-	-	-	-	54
– 公平值收益轉撥至損益表內	-	-	-	-	(433)	-	-	-	-	(433)	-	-	-	-	(957)	-	-	-	-	(957)
匯兌差額	-	-	-	-	-	9	-	-	-	9	-	-	-	-	-	938	-	-	-	938
全面收益總額	-	-	-	-	(420)	9	-	-	105,050	104,639	-	-	-	-	(903)	938	-	-	25,600	25,635
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)	-	-	-	-	-	-	-	-	(39,518)	(39,518)	-	-	-	-	-	-	-	-	(33,424)	(33,424)
以股權支付的補償	-	-	-	2,604	-	-	-	-	-	2,604	-	-	-	2,200	-	-	-	-	-	2,200
購回及註銷股份(附註17(a))	(15)	(519)	-	-	-	-	-	-	-	(534)	(931)	(20,082)	-	-	-	-	-	-	-	(21,013)
購回及將予註銷股份(附註17(a))	(80)	(2,848)	-	-	-	-	-	-	-	(2,928)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
股份獎勵之授出(附註17(b))	8,469	-	-	(8,007)	-	-	-	-	(462)	-	7,749	-	-	(7,413)	-	-	-	-	(336)	-
股份獎勵計劃受託人購入的股份	(7,126)	-	-	-	-	-	-	-	-	(7,126)	(6,899)	-	-	-	-	-	-	-	-	(6,899)
股份獎勵之失效(附註17(b))	(222)	-	-	222	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
轉換可換股債券時發行的股份	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	203	3,532	-	-	-	-	-	(263)	-	3,472
於6月30日	51,572	381,005	(56,606)	(13,888)	-	(1,675)	779,938	-	741,773	1,882,119	50,832	378,240	(56,606)	(11,917)	1,132	(1,675)	779,938	1,845	654,826	1,796,615

未經審核簡明綜合現金流量表

截至6月30日止六個月		
附註	2026年 千美元	2025年 千美元
經營業務		
經營業務產生的現金	20	143,920
已付稅項		(441)
經營業務產生的現金淨額		143,479
投資活動		
購置物業、機器及設備		(57,294)
出售物業、機器及設備		9,513
原到期日多於三個月的定期存款的減少		20,410
已收利息	7	3,964
投資活動中(所用)／產生的現金淨額		(23,407)

截至6月30日止六個月		
附註	2026年 千美元	2025年 千美元
融資活動		
償還借貸		(88,948)
已付借貸利息及其他財務開支		(4,494)
償還租賃負債－本金部分		(17,410)
已付租賃負債利息	7	(2,701)
派付股息	9	(39,518)
購回及註銷股份的付款		(3,462)
股份獎勵計劃受託人購入股份的付款	17	(7,126)
融資活動中所用的現金淨額		(163,659)
現金及現金等價物的(減少)／增加淨額		(43,587)
現金及現金等價物		
於1月1日		249,355
現金及現金等價物的(減少)／增加淨額		(43,587)
匯兌(虧損)／收益		(32)
於6月30日	16	205,736
原到期日多於三個月的定期存款		
於1月1日		21,204
原到期日多於三個月的定期存款的減少		(20,410)
於6月30日	16	794
於6月30日的現金及存款	16	206,530

財務報表附註

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。

此中期簡明綜合財務報表為未經審核，但已由羅兵咸永道會計師事務所根據香港會計師公會頒布之香港審閱準則第2410號「由實體的獨立核數師執行中期財務資料審閱」進行審閱。羅兵咸永道會計師事務所致董事會的獨立審閱報告載於第56頁。

此財務報表已由董事會於2026年8月6日批准刊發。

2 編製基準

(a) 會計準則

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

(b) 會計政策

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。

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「財務報表的呈列及披露」

香港財務報告準則第18號將於2027年1月1日生效，並須追溯應用。該準則將取代香港會計準則第1號「財務報表呈列」，引入新規定以提高類似實體財務表現的可比性，並為財務報表使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項目的確認或計量，但預期將對呈列及披露帶來廣泛影響，尤其是對綜合損益表的呈列方式，以及於財務報表內披露管理層自訂的績效指標。

管理層目前正評估對本集團財務報表的詳細影響。

3 估計

此財務報表的編製需管理層作出判斷、估計和假設。該等判斷、估計和假設會影響會計政策的應用及資產和負債、收入和開支的報告金額。實際業績則可能有別於該等估計。

在編製此財務報表時，管理層在應用本集團的會計政策方面所作出的重大判斷和不確定性估計的關鍵來源，與截至2025年12月31日止年度之年度財務報表所應用的相同。

4 營業額及分部資料

	截至6月30日止六個月	
	2026年	2025年
千美元		
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。

5 按性質分類的開支

千美元	截至6月30日止六個月	
	2026年	2025年
貨船相關開支		
租賃貨船開支 (a)	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
貨船折舊	93,661	93,139
僱員福利開支－船員薪金及相關開支	61,528	61,068
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
	952,643	954,745
一般及行政管理開支 (b)		
僱員福利開支 (包括董事酬金)	31,887	32,776
其他物業、機器及設備折舊	1,442	1,378
辦公室租賃開支	569	582
匯兌收益淨額	(32)	(2,969)
其他一般及行政管理開支	8,794	6,804
	42,660	38,571
其他開支		
貨運期貨協議虧損淨額	1,498	—
項目開支	1,227	—
	2,725	—
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	998,028	993,316

(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鉤為基準的可變租賃款項為5,600,000美元 (2025年：17,300,000美元)。

(b) 一般及行政管理開支總額

千美元	截至6月30日止六個月	
	2026年	2025年
直接一般及行政管理開支 (包括於服務開支內)	39,080	34,753
間接一般及行政管理開支	3,580	3,818
一般及行政管理開支總額	42,660	38,571

6 其他收入及收益

千美元	截至6月30日止六個月	
	2026年	2025年
出售物業、機器及設備之收益	2,814	5,030
政府補貼	51	—
貨運期貨協議收益淨額	—	361
	2,865	5,391

7 財務收入及財務開支

千美元	截至6月30日止六個月	
	2026年	2025年
財務收入		
銀行利息收入	(3,964)	(5,810)
其他利息收入	—	(1)
	(3,964)	(5,811)
財務開支		
借貸利息		
— 借貸	5,089	7,469
— 可換股債券	—	632
租賃負債利息	2,701	2,451
利率掉期合約收益淨額	(433)	(957)
其他財務費用	1,574	1,053
	8,931	10,648
財務開支淨額	4,967	4,837

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	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

本集團屬於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」）的適用範圍內，在低稅率司法管轄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。至於本集團來自非航運業務並須遵守最低稅率要求的收入，其影響被視為並不重大。

9 股息

	截至6月30日止六個月					
	2026年			2025年		
	每股港仙	每股美仙	千美元	每股港仙	每股美仙	千美元
中期股息 (a)	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。

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（附註17(b)）。

		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（附註17(b)）。

		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

11 物業、機器及設備

千美元	貨船	建造中的貨船	其他物業、機器及設備	總計
賬面淨值				
於2026年1月1日	1,600,536	39,600	1,988	1,642,124
添置	39,978	17,880	369	58,227
折舊	(76,771)	—	(424)	(77,195)
轉移至持作出售資產（附註15）	(6,033)	—	—	(6,033)
出售	(6,697)	—	(2)	(6,699)
匯兌差額	—	—	(14)	(14)
於2026年6月30日	1,551,013	57,480	1,917	1,610,410

12 使用權資產

千美元	貨船	其他物業、機器及設備	總計
賬面淨值			
於2026年1月1日	87,009	4,019	91,028
添置	15,026	—	15,026
租賃修改	2,214	237	2,451
折舊	(16,890)	(1,018)	(17,908)
匯兌差額	—	(52)	(52)
於2026年6月30日	87,359	3,186	90,545

13 衍生資產及負債

本集團面對燃料價格、貨運租金及利率的風險。以下概括本集團所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
燃料掉期合約	第2級別
貨運期貨協議	第1級別
利率掉期合約	第2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）。

燃料掉期合約及利率掉期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。

期內，第1級別及第2級別之間並無調撥。

千美元	2026年6月30日		2025年12月31日	
	資產	負債	資產	負債
非流動				
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約	307	(2)	–	(775)
	307	(2)	–	(775)
流動				
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約	6,147	(2,322)	678	(5,088)
貨運期貨協議	1,015	(1,807)	451	(445)
現金流量對沖				
利率掉期合約	–	–	421	–
	7,162	(4,129)	1,550	(5,533)
總計	7,469	(4,131)	1,550	(6,308)

14 應收貿易賬款及其他應收款項

千美元	2026年 6月30日	2025年 12月31日
非流動		
貨船之預付款項	2,273	3,206
流動		
應收貿易賬款	114,344	93,998
其他應收款項	32,749	27,471
預付款項	36,864	26,634
	183,957	148,103

由於應收貿易賬款及其他應收款項於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

應收貿易賬款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

15 持作出售資產

千美元	2026年
於1月1日	—
轉移自物業、機器及設備(附註11)	6,033
於6月30日	6,033

持作出售資產之出售其後於2026年8月初完成。

16 現金及存款

千美元	2026年 6月30日	2025年 12月31日
原到期日於三個月或以內的定期存款	156,137	153,917
銀行及其他金融機構及庫存現金	49,599	95,438
現金及現金等價物	205,736	249,355
原到期日多於三個月的定期存款	794	21,204
現金及存款總額	206,530	270,559

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。

17 股本

	股份數目	千美元
法定	36,000,000,000	360,000
已發行及繳足		
於2026年1月1日	5,162,787,803	50,546
購回及註銷股份 (a)	(1,478,000)	(15)
購回及將予註銷股份 (a)	(8,001,000)	(80)
以有限制股份獎勵授出予僱員的股份 (b)	21,017,000	8,469
股份獎勵計劃受託人購入的股份	(16,245,000)	(7,126)
於有限制股份獎勵失效後轉回受託人的股份 (b)	(834,000)	(222)
於2026年6月30日	5,157,246,803	51,572

於2026年6月30日，本公司已發行股本為5,165,247,803股股份。較於上表所示之股份數目相差的8,001,000股股份為購回及將予註銷之股份，金額為80,000美元，並已於股本扣減。

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。

(a) 購回股份

期內，9,479,000股股份從聯交所購回，所涉總代價為約3,462,000美元。該等9,479,000股股份中，1,478,000股股份於期內已註銷，餘下8,001,000股股份其後於2026年7月註銷。

(b) 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，獎勵承授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授人股息等價物除外）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。

期內未歸屬有限制股份獎勵的數目變動如下：

千股	2026年
於1月1日	54,261
已授出	21,017
已歸屬	(935)
已失效	(834)
於6月30日	73,509

第37至39頁 其他資料—股份獎勵計劃

18 借貸

借貸的償還期限如下：

千美元	2026年 6月30日	2025年 12月31日
一年以內	18,916	66,583
第二年	19,926	43,721
第三至第五年	10,467	26,217
	49,309	136,521

借貸賬面值與其公平值相若。

19 應付貿易賬款及其他負債

千美元	2026年 6月30日	2025年 12月31日
應付貿易賬款	106,424	82,182
計提費用及其他應付款項	91,956	82,700
預收款項	53,605	51,834
	251,985	216,716

由於應付貿易賬款及其他負債於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

應付貿易賬款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

20 未經審核簡明綜合現金流量表附註

經營業務產生的現金

	截至6月30日止六個月	
千美元	2026年	2025年
除稅前溢利	105,350	25,918
資產及負債調整		
貨船及其他物業、機器及設備之折舊	77,195	75,963
使用權資產之折舊	17,908	18,554
出售物業、機器及設備之收益	(2,814)	(5,030)
不符合對沖會計法的衍生工具之 未變現(收益)/虧損淨額	(8,517)	1,330
資本及資金調整		
以股權支付的補償	2,604	2,200
業績調整		
財務開支淨額	4,967	4,837
匯兌收益淨額	(32)	(2,969)
營運資金變動前的除稅前溢利	196,661	120,803
存貨的(增加)/減少	(52,287)	11,425
應收貿易賬款及其他應收款項的(增加)/減少	(35,744)	13,166
應付貿易賬款及其他負債的增加/(減少)	35,290	(20,425)
經營業務產生的現金	143,920	124,969

21 承擔

(a) 資本承擔

千美元	2026年 6月30日	2025年 12月31日
已訂約但未確認為負債 — 新建造貨船、貨船收購及貨船設備合約	297,706	284,926

(b) 經營租賃承擔

(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2026年6月30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2026年6月30日			
一年以內	114,683	62	114,745
第二至第五年	60,047	14	60,061
第五年以後	11,673	1	11,674
	186,403	77	186,480
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

(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	2026年 6月30日	2025年 12月31日
一年以內	68,685	44,698

核數師 審閱報告



中期財務資料的審閱報告

致太平洋航運集團有限公司董事會

(於百慕達註冊成立的有限公司)

引言

本核數師(以下簡稱「我們」)已審閱列載於第43至55頁的中期財務資料，此中期財務資料包括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」)於2026年6月30日的中期簡明綜合資產負債表與截至該日止六個月期間的中期簡明綜合損益表、中期簡明綜合全面收益表、中期簡明綜合權益變動結算表和中期簡明綜合現金流量表，以及選定的解釋附註。香港聯合交易所有限公司證券上市規則規定，就中期財務資料擬備的報告必須符合以上規則的有關條文以及香港會計師公會頒布的香港會計準則第34號「中期財務報告」。貴公司董事須負責根據香港會計師公會頒布的香港會計準則第34號「中期財務報告」擬備及列報該等中期財務資料。我們的責任是根據我們的審閱對該等中期財務資料作出結論，並僅按照我們協定的業務約定條款向閣下(作為整體)報告我們的結論，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。

審閱範圍

我們已根據香港會計師公會頒布的香港審閱準則第2410號「由實體的獨立核數師執行中期財務資料審閱」進行審閱。審閱中期財務資料包括主要向負責財務和會計事務的人員作出查詢，及應用分析性和其他審閱程序。審閱的範圍遠較根據《香港審計準則》進行審計的範圍為小，故不能令我們可保證我們將知悉在審計中可能被發現的所有重大事項。因此，我們不會發表審計意見。

結論

按照我們的審閱，我們並無發現任何事項，令我們相信 貴集團的中期財務資料未有在各重大方面根據香港會計師公會頒布的香港會計準則第34號「中期財務報告」擬備。

羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港，2026年8月6日

羅兵咸永道會計師事務所，中國香港特別行政區中環太子大廈22樓

電話：+852 2289 8888 傳真：+852 2810 9888 www.pwchk.com

公司資料

全球辦事處

大連、杜拜、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

公共及投資者關係

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

網址

www.pacificbasin.com

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

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

股份代號

聯交所：2343.HK
彭博：2343 HK
路透：2343.HK

註冊辦事處

Clarendon House
2 Church Street
Hamilton HM11
Bermuda



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

www.pacificbasin.com

關注我們



製作：資本財經印刷有限公司

* 僅供識別

