



Pacific Basin



太平洋航運
中期報告2020
股份代號：2343

向每一位均是海上英雄
的太平洋航運船員致敬

#WithYouForTheLongHaul



我們的海上英雄， 在新型冠狀病毒疫情肆虐下， 堅守崗位，努力不懈

#CopingWithCovid-19





117艘自有貨船

在疫情期間繼續於海上營運



3,000名

船員自疫情開始時便已在我們的自有貨船上工作



2020年上半年完成

1,200次 貨物運送

船員有助促進全球必需品的運輸，是不容忽視的關鍵工人

我們由衷讚揚所有船員在2019新型冠狀病毒疫情肆虐下仍然堅守崗位，努力不懈

全球為遏制2019新型冠狀病毒疫情所採取的措施導致航運業出現人道危機。世界各地的封鎖措施，上岸禁令和出入境限制令船員極難換班和回家，導致成千上萬的船員被迫滯留船上，時間遠超原訂的僱傭合約。不少船員感到日益沮喪，渴望回家，而那些在家待業的，則期待盡快被派遣上船工作。

我們一直就此呼籲各界正視這危機，並大力促請各國政府尋求解決方案，包括提高船員的地位、給予他們與航空公司員工和醫護人員看齊的關鍵工人的待遇，並允許不受限制地為船員換班和安排他們回國。

在此艱難時期，太平洋航運的船員展現出非凡的忠誠、耐力、意志和專業精神，讓我們的業務得以繼續如常進行，為客戶提供一貫的高質素服務。

最近，我們已經成功為部分船員換班，並安排他們返國，亦會繼續不懈地處理其他船員的換班。同時，我們在岸上具有航海經驗的員工和管理人員繼續盡力為船員提供支援和鼓勵，即使他們因防疫限制措施而未能上岸，仍保持動力、得到欣賞、互相守望，並發揮專業精神，全力以赴。

我們近期舉辦了太平洋航運船員攝影比賽，並在本中期報告內收錄一些精彩的作品。船員的作品道出不同的故事，充滿著豐富的情感、色彩和一點點感慨，將船員於滯留船上期間的力量、關懷、團結和幽默感呈現眼前。

我們感激所有船員的忍耐和專業，及他們為本公司以至全球貿易所作出的不懈努力、卓越和不可或缺的重要貢獻。

我們感謝每一位太平洋航運海上英雄 並向他們致敬

目錄

業務回顧

- 02 業務摘要
- 03 財務概要
- 04 行政總裁報告
- 06 市場回顧
- 08 我們的表現
- 10 新的關鍵績效指標
- 11 核心業務貨船開支
- 12 資金
- 15 企業管治
- 17 其他資料

財務報表

- 19 集團表現分析
- 20 財務報表
- 24 財務報表附註
- 36 中期財務資料審閱報告



導覽符號解釋

連結至本中期報告內的相關詳情

連結至我們的網站
www.pacificbasin.com
瀏覽相關詳情

KPI 重要關鍵績效指標

+/- 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



本中期報告內常見詞彙的釋義，請瀏覽我們的網站

業務摘要

集團

於2020年上半年，全球各地為遏制2019新型冠狀病毒疫情所採取的措施干擾經濟活動，並影響乾散貨運貿易，但我們的表現繼續顯著優於大市

我們的核心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高於市場指數

**2,270美元及
4,250美元**

我們的營運活動產生日均利潤

1,790美元 (淨值)

我們於年中的已承諾流動資金達

349.5百萬美元
(現金及已承諾融資)
淨負債比率為41%

船隊

我們已獲交付三艘現代化貨船及出售一艘船齡較高的小型小靈便型乾散貨船

我們共有235艘營運貨船，當中自有貨船有117艘

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船於2020年下半年的收租日數中，分別已有60%及75%按日均租金8,420美元及10,810美元(淨值)獲訂約

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均營運綜合開支已減少至3,940美元

展望

儘管預測2020年全球國內生產總值和整體乾散貨運需求將顯著轉弱，但近幾個月來，我們觀察到貿易及詢價情況有所上升。中國的經濟活動已顯著恢復，穀物貨運量較去年更強勁，鐵礦石的參考裝載量亦達到歷史最高水平。

自5月以來，許多國家已開始放寬針對疫情的全國封鎖措施，並正採取更具針對性的措施，以遏制疫情傳播，同時啟動更多的經濟活動。我們預計，受到較早前封鎖措施影響的煤炭和鋼材、水泥和木材等建築材料之相關活動將逐漸復甦。

我們預期下半年仍會是強勁的傳統旺季，雖然市況將持續動盪，但整體市況在刺激經濟措施及貨船供應潛在的改善(包括新建造貨船減少)之助力下，將普遍改善。

我們穩健的資產負債表和強健的流動資金水平，加上更龐大的自有船隊、優於市場指數的租金表現和極具競爭力的成本架構，將支持我們把握下半年貨運市場狀況改善下的機遇。

我們的船隊

(於2020年6月30日)

| | 營運貨船 | | | 總計 | 貨船運力總計 (百萬載重噸) 自有 | 平均船齡 (百萬載重噸) 自有 |
|---|------|------|------|-----|-------------------------|-----------------------|
| | 自有 | 長期租賃 | 短期租賃 | | | |
|  小靈便型 | 81 | 15 | 42 | 138 | 2.69 | 11.6 |
|  超靈便型 | 35 | 4 | 56 | 95 | 2.01 | 8.4 |
|  超巴拿馬型 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0.12 | 9.0 |
| 總計 | 117 | 20 | 98 | 235 | 4.82 | 10.6 |

¹ 於2020年6月營運的短期及與指數掛鉤租賃貨船平均數目

第10頁

於2020年上半年營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船平均數目

第27頁

財務報表附註11

截至2020年6月30日，我們自有貨船的賬面值

財務概要

由於上半年的貨運市場疲弱，本集團錄得26,600,000美元的基本虧損。我們錄得淨虧損222,400,000美元，主要由於本集團就核心小靈便型乾散貨船船隊作出198,200,000美元的一次性非現金減值。

79.2百萬美元
稅息折舊及攤銷前溢利¹

26.6百萬美元
基本虧損

222.4百萬美元
淨虧損
包括198百萬美元減值

316.0百萬美元
現金
於2020年6月30日

| | 2020年 6月30日 百萬美元 | 2019年 6月30日 百萬美元 | 2019年 12月31日 百萬美元 |
|-----------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|
| 業績 | | | |
| 營業額 | 681.5 | 767.1 | 1,585.9 |
| 按期租合約對等基準的收入總額 | 329.9 | 406.6 | 865.7 |
| 稅息折舊及攤銷前溢利 ¹ | 79.2 | 101.1 | 230.7 |
| 基本（虧損）／溢利 KPI | (26.6) | (0.6) | 20.5 |
| 股東應佔（虧損）／溢利 | (222.4) | 8.2 | 25.1 |
| 資產負債表 | | | |
| 資產總額 | 2,320.7 | 2,529.7 | 2,394.2 |
| 現金及存款總額 | 316.0 | 313.8 | 200.2 |
| 借貸淨額 | 704.8 | 687.1 | 662.9 |
| 股東權益 | 1,044.3 | 1,237.5 | 1,275.9 |
| 資本承擔 | 2.5 | 13.1 | 59.8 |
| 現金流量 | | | |
| 經營 | 96.9 | 92.7 | 217.0 |
| 投資 | (86.7) | (80.4) | (143.9) |
| 融資 | 100.6 | (27.8) | (202.1) |
| 現金及現金等價物淨變動（不包括定期存款） | 110.8 | (15.5) | (129.0) |
| 每股數據 | | | |
| 每股基本盈利 | 港仙 (37.1) | 港仙 1.4 | 港仙 4.3 |
| 股息 KPI | — | — | 2.1 |
| 經營業務產生的現金 | 16.2 | 16.0 | 37.3 |
| 股東權益 | 169 | 208 | 212 |
| 期末股價 | 113 | 143 | 164 |
| 期末市值 | 54億港元 | 67億港元 | 77億港元 |
| 比率 | | | |
| 淨溢利率 | (33%) | 1% | 2% |
| 平均股本回報率 | (18%) | 1% | 2% |
| 股東總回報率 | (30%) | (2%) | 13% |
| 借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI | 41% | 37% | 35% |
| 借貸淨額相對股東權益比率 | 67% | 56% | 52% |
| 利息覆蓋率 KPI | 4.3倍 | 5.1倍 | 6.1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淨額。

行政總裁報告

「憑藉集團的整體競爭力，我們得以在2019新型冠狀病毒疫情引起的波動中行穩致遠，並將支持我們把握2020年下半年和2021年市況改善下的機遇」

Mats Berglund
行政總裁



財務業績

2020年上半年，在全球各地爆發2019新型冠狀病毒疫情及相關經濟干擾下，我們於期內錄得基本虧損26,600,000美元（2019年：虧損600,000美元），而稅息折舊及攤銷前溢利為79,200,000美元（2019年：101,100,000美元）。

我們錄得淨虧損222,400,000美元（2019年：溢利8,200,000美元），主要由於我們對核心小靈便型乾散貨船船隊作出198,200,000美元的非現金減值。每股基本溢利為負37港仙。

在全球致力遏制疫情而同時乾散貨船船隊持續增長的情況下，乾散貨運市場租金明顯偏軟，令我們的基本業績受到拖累。

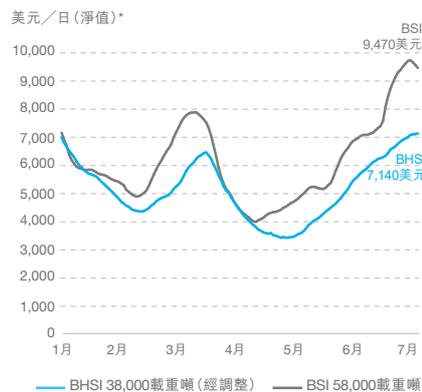
由於貨運市場租金顯著下跌及市場前景不明朗，加上船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船與船齡較低及較大型的小靈便型乾散貨船大致上不再可互換調配，本集團檢討自有貨船及使用權資產的賬面值後，為主要涉及最小型和船齡最高的小靈便型乾散貨船作出減值。在所有因素不變的前提下，減值不會影響經營業務產生的現金流、稅息折舊及攤銷前溢利或可動用流動資金，而是減低未來的折舊開支和提高每股盈利和股本回報率。跟隨先前已定的方針，我們將繼續逐步出售船齡最高和最小型的小靈便型乾散貨船，並購置較新和較大型的貨船以更新船隊。

防疫防疫措施影響乾散貨運貿易，但市場正在復甦

年初農曆新年假期是業界的傳統淡季，加上中國針對新型冠狀病毒疫情採取的防疫措施造成的物流干擾，令乾散貨運市況更為疲弱。於3月期間，隨著中國的經濟活動逐步恢復，市況曾現短暫復甦，但從3月底至五月初，因應新型冠狀病毒疫

情擴散並嚴重影響世界其他地區的經濟活動，市況再次轉弱。但隨著中國經濟活動顯著恢復，以及更多國家局部重啟經濟，貨運租金自5月以來已有所改善。

租金自5月以來顯著上升



* 已扣除5%佣金
資料來源：波羅的海交易所，於2020年7月27日的數據

各層面均具競爭力

儘管貨運市場疲弱，但我們營運自有及長期租賃貨船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7,190美元及9,980美元（淨值），按年下跌22%及8%。

與波羅的海小靈便型(BHSI)（載重噸已作調整）及波羅的海超靈便型(BSI)現貨租金指數相比，我們的按期租合約對等基準的日均收入於上半年分別高出2,270美元及4,250美元，而於過去12個月分別高出2,290美元及2,550美元。

而我們的營運活動在上半年的6,940日營運日數中產生日均利潤達1,790美元（淨值）。

我們的貨船日均營運開支為3,940美元，一般及行政管理開支為每日770美元而財務開支為每日770美元，上述開支持續控制得宜，與同業相比均極具競爭力。

我們的租金表現較指數為高的溢價，有賴我們經驗豐富的商業和技術團隊、環球辦事處網絡、強大的貨運支援及龐大的優質可互換船隊，實現最佳的船隻與貨運組合，從而達成最高的使用率。因此，我們的貨船有90%以上的時間在運載貨物。我們的成本競爭力主要來自良好的制度及嚴謹的成本控制所產生的規模效益和其他效率。

船隊增長策略

於2020年上半年，我們已獲交付三艘現代化二手貨船（一艘小靈便型乾散貨船和兩艘超靈便型乾散貨船），並完成出售一艘船齡較高較小型的小靈便型乾散貨船。這些交易增加了我們的自有貨船數目至117艘。連同租賃貨船，我們在2020年上半年營運平均215艘小靈便型和超靈便型乾散貨船。

於期內，我們的長期租賃貨船已減少了五艘，跟我們的策略一致，並加深倚重我們不斷擴展的自有貨船和租期一般為一年以下或更短期租賃貨船。

基於不明朗的市況，為審慎起見，我們暫時把收購大型優質二手貨船的活動停頓，在市場復甦及出現極為吸引的機會時，我們將考慮恢復收購貨船以擴展自有船隊。

強健的資產負債表及流動資金

於2020年6月，本集團新簽訂以三艘未被抵押的貨船作抵押的7年期30,100,000美元的雙邊循環信用貸款，利率為倫敦銀行同業拆息加1.60%。

中期內可能影響市場的因素

機會

- ▶ 中國工業生產從疫情中恢復，加上其他主要經濟體推出廣泛的刺激經濟措施，推動經濟活動的復原及乾散貨商品被疫情耽擱的需求
- ▶ 貨船因使用較昂貴的低硫燃料而減慢航速
- ▶ 由於環境法規及未來貨船設計的不確定性，新建造貨船的預訂和交付減少，導致供應減少
- ▶ 由於環境法規趨複雜及貨船維修及升級開支上升，導致更多低質素及設計不佳的貨船報廢

威脅

- ▶ 針對2019新型冠狀病毒疫情而擴大或延續的措施，進一步影響全球經濟活動和乾散貨商品貿易
- ▶ 2020年交付的新建造貨船過多，及報廢量持續偏低
- ▶ 低油價導致貨船航行速度上升，因而令貨船供應增加
- ▶ 關稅及貿易保護主義鼓勵地區生產而取代全球貿易

於2020年6月30日，本集團的現金及存款為316,000,000美元，借貸淨額為704,800,000美元，佔本集團自有貨船於年中賬面淨值之41%。

本集團已落實以兩艘未被抵押貨船作抵押，取得額外33,500,000美元的已承諾借貸，預期該筆貸款可於2020年第三季度內提用，令本集團的已承諾流動資金水平進一步提升至349,500,000美元。

疫情令船員換班面對重大挑戰

儘管新型冠狀病毒疫情造成嚴重干擾，各地均採取嚴格防疫措施，但港口和貨物裝卸活動大致上如常進行。

然而，自疫情開始以來，世界各地採取的封鎖措施和出入境限制令船員極難換班。我們一直就此呼籲各界正視這危機，並大力促請政府尋求解決方案，惜進展緩慢，而我們現在才開始看到一些國家把限制放寬。最近，我們已經成功為部分船員換班並安排他們返國，而我們在岸上具有航海經驗的員工和管理人員繼續盡力為船員提供支援和鼓勵，即使他們因各地實施的限制措施而未能上岸，仍保持動力、得到欣賞、互相守望，並發揮專業精神，全力以赴。

在各個岸上辦事處，我們推行彈性工作時間、團隊分工安排及其他業務持續措施，以致員工不論是在家中還是在辦公室工作，我們的業務仍能維持全面運作，客戶可信賴我們提供一如既往的優質服務。

遵守新的環保法規

我們所有的貨船均已遵守於2020年1月1日生效的國際海事組織制訂的2020年全球性0.5%硫排放上限之法規，包括全面使用低硫燃料，或在我們28艘的自有超靈便型乾散貨船上使用硫淨化器。迄今，此項硫淨化器投資已為我們節省23,100,000美元的燃料開支淨額，相當於原本投資額的38%。其中7,400,000美元的節省是從沖燃料差價的掉期合約平倉所得。

我們已為自有船隊中的66艘貨船加裝壓倉水處理系統，並已安排為其餘所有自有貨船於2022年年底完成有關裝配，可望較預期時間表提前遵守壓倉水管理公約。

我們一直致力研究不同方案，力求逐步降低船隊的碳排放密度，並加盟了最近成立的「零排放聯盟」(Getting to Zero Coalition)。該聯盟致力於探索如何在2030年前讓商業上可行的深海零排放船舶投入營運——此乃航運業的雄心。

一如既往，我們將在可持續發展的年度報告中詳細說明上述進展。

市場前景

國際貨幣基金組織於6月將2020年全球國內生產增長預測大幅下調至負4.9% (2021年為正5.4%)，反映出2020年上半年新型冠狀病毒疫情對經濟活動的影響比預期嚴重，及復甦進度較先前預測緩慢。

市場早前對地區政治和貿易緊張局勢的關注，已被防疫抗疫措施所造成的更嚴重影響所掩蓋。控疫成功的時間未明，因此關於國內生產總值和乾散貨運貿易預測的不確定性較以往更大。

近幾個月來，除少數例外情況外，我們觀察到貿易和詢價情況有所上升，因此，我們認為許多關於2020年的乾散貨運需求預測，包括Clarksons估計小宗乾散貨運需求將下降7.3%，可能過於看淡。中國的經濟活動已顯著恢復，穀物貨運量較去年強勁，鐵礦石的參考裝載量亦達到歷史最高水平。鑑於封鎖措施對能源耗用和建築項目造成的負面影響，煤炭和鋼材、水泥和木材等建築材料一直是明顯的例外情況。

然而，自5月以來，許多國家已開始放寬針對疫情的全國封鎖措施，並正採取更具針對性的措施，以遏制疫情傳播，同時啟動更多的經濟活動，而全球的乾散貨運活動亦逐漸回升。我們預期下半年仍會是強勁的傳統旺季，雖然市況將持續動盪，但整體市況在刺激經濟措施及貨船供應潛在的改善(包括新建造貨船減少)之助力下，將普遍改善。

已為未來作好準備

我們穩健的資產負債表和強大的流動資金水平，加上更龐大的自有船隊、優於市場指數的租金表現和極具競爭力的成本架構，將支持我們把握下半年貨運市場狀況改善下的機遇。

本人藉此機會，代表太平洋航運集團全體員工和董事會成員由衷感謝和讚揚我們忠誠和優秀的船員，他們在疫情肆虐全球期間堅守崗位，繼續全力以赴，盡展專業精神和毅力。他們均是太平洋航運的海上英雄，我們將會悉力為他們提供一切支援。

香港，2020年7月30日

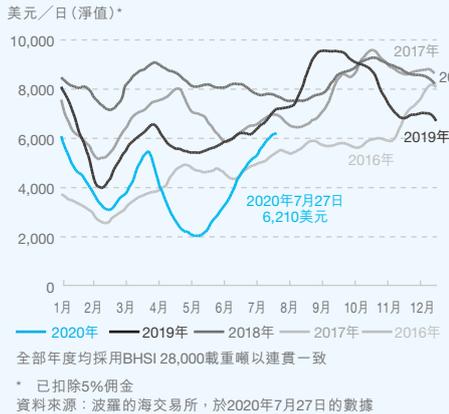
市場回顧

貨運市場概要

4,920美元 (淨值) ↓ 26%

BHSI 38,000 載重噸 (經調整)
2020年上半年
小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

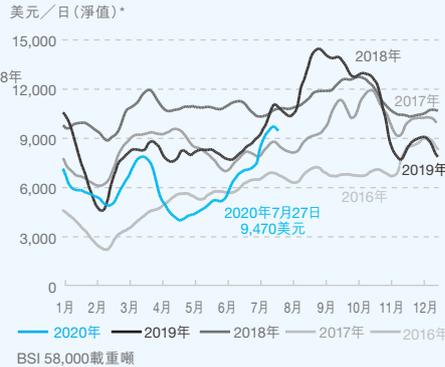
2016年至2020年小靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現



5,730美元 (淨值) ↓ 26%

BSI 58,000 載重噸
2020年上半年
超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2016年至2020年超靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現



年初農曆新年假期是業界的傳統淡季, 加上中國針對2019新型冠状病毒疫情採取的防疫措施造成的物流干擾, 令乾散貨運市況更為疲弱。在3月期間, 隨著中國的經濟活動逐步恢復, 市況出現局部復甦, 但從3月底至5月初, 因應新型冠状病毒疫情擴散並嚴重影響世界其他地區的經濟活動, 市況再次轉弱。

整體而言, 小靈便型及超靈便型乾散貨船於2020年上半年的平均現貨市場日均租金(淨值)分別按年下跌26%至4,920美元及5,730美元。

自5月開始, 中國的經濟活動顯著恢復, 加上更多國家重啟部分經濟活動, 貨運租金已見改善, 目前小靈便型¹及超靈便型乾散貨船的日均租金分別為超過7,000美元(淨值)及9,000美元(淨值)

¹ BHSI 38,000載重噸(經調整)

市場活動較估計需求更為強韌

需求因素

儘管上半年預計的需求有顯著減少, 但近幾個月來, 除少數例外情況外, 我們觀察到貿易及詢價情況有所上升。

南美和黑海的穀物出口強勁(特別是以太平洋地區為目的地之出口), 推動整體穀物貨運量按年上升。

其他利好走勢包括日本鋼材出口量以及全球對北美的鐵鋁鎂石和木煤需求的持續增加。

然而, 部分小宗散貨分部於期內受到不利影響, 其中紐西蘭的原木的出口量因較早前該國封鎖港口受到嚴重的打擊。印尼於一月起禁止錳礦石出口後, 錳礦石量亦銳減, 而中國的鋼材出口量亦因國內需求強勁而減少。

鐵礦石貿易乃整體乾散貨運市場的重要支柱。根據貨物流動數據, 2020年首六個月全球鐵礦石裝載量較去年同期輕微增加, 皆因強勁的中國需求增長, 抵消日本和韓國進口量減少的影響。雖然全球整體煤炭貿易量因封鎖措施影響能源消耗而減少約10%, 中國煤炭進口量則上升了12%。

Clarksons Research預計乾散貨及小宗散貨需求於2020年將大幅縮減。但鑑於目前觀察到的貿易及詢價情況有所上升, 我們認為此需求預測可能過於看淡。

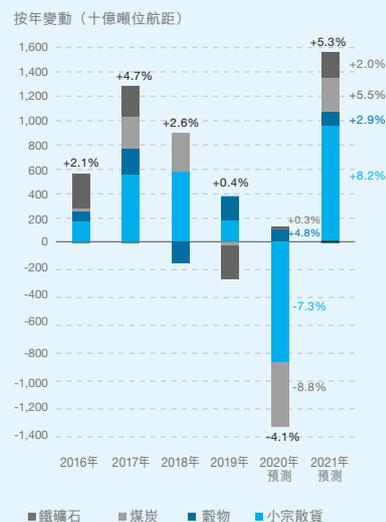
2020年上半年中國進口量



* 中國6種小宗散貨(包括木材、肥料、鐵鋁鎂石、鎂、精礦及鋼材)進口量

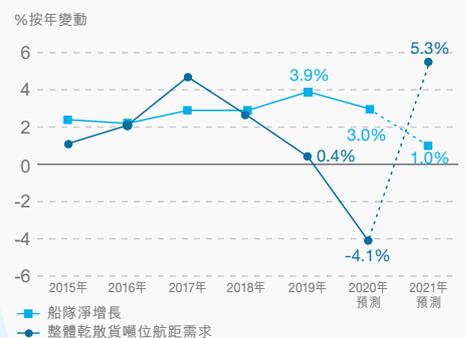
資料來源: 彭博, 於2020年7月數據

全球乾散貨運噸位航距需求年度變動

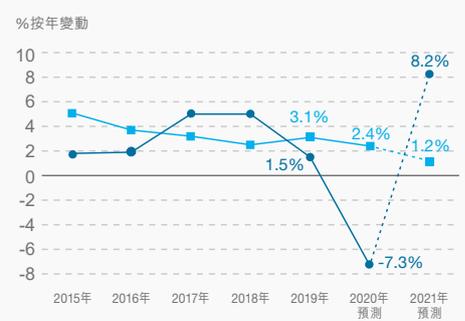


估計供求平衡

整體乾散貨船



小宗散貨



預計船隊淨增長將會繼續放緩

+2.2% **▲ 0.6%**按年

2020年上半年
整體乾散貨船運力



+1.8% **▲ 0.3%**按年

2020年上半年
全球小靈便型及超靈便型貨船運力



全球乾散貨船船隊於上半年整體淨增長為2.2%，而去年同期增長為1.6%，主要由於有顯著數量的新建造巴拿馬型及好望角型乾散貨船交付，而期間報廢量亦甚少。

報廢量相等於現有整體乾散貨船運力的0.9%，有輕微上升，但仍然屬於甚低水平，部分原因是印度對內陸實行封鎖措施，且報廢的船隻主要是規模更大的好望角型乾散貨船及礦石運輸貨船，小靈便型及超靈便型乾散貨船的報廢量極為有限。

與較大型的貨船相比，我們專注的小靈便型(25,000-41,999載重噸)和超靈便型(42,000-64,999載重噸)乾散貨船全球船隊淨增長為1.8%，供應基本因素方面相對較為健康。

我們預期未來全球的乾散貨船船隊增長將會繼續放緩。

貨船價值正見底回升

14.5百萬美元 **▼ -15%**

二手小靈便型乾散貨船按年變化

貨船價值於上半年下跌，但近期交易顯示貨船價值已隨着運貨租金的改善而開始回升。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為14,500,000美元，較年初估值下降15%。

小靈便型乾散貨船



超靈便型乾散貨船



資料來源：Clarksons Research，於2020年7月24日的數據

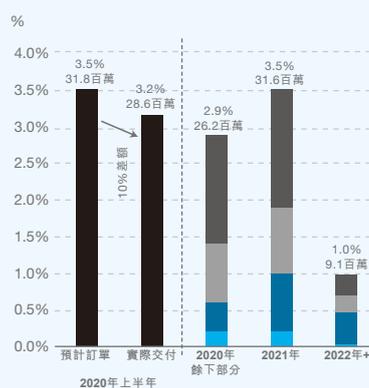
貨船價值及行業前景
影響新貨船訂單

乾散貨船訂單接近歷史低位

2020年上半年的新建造貨船訂單顯著較一年前為低，並繼續集中於巴拿馬型及好望角型乾散貨船。小靈便型及超靈便型新建造貨船訂單增長更為局限。現時小靈便型及超靈便型乾散貨船合併訂單為5.1%，是自1990年代以來最低水平。預期整體乾散貨船訂單將於年內稍後時間跌至新低。

受到新建造貨船與二手貨船的持續價格差距，以及未來推行的環境法規(以達到國際海事組織減少溫室氣體的進取目標)對日後貨船設計帶來的不確定性影響，我們預期新建造貨船訂單仍然會維持於低水平。

整體乾散貨船



小靈便型及超靈便型乾散貨船



資料來源：Clarksons Research，於2020年7月1日的數據

| 船型 | 2020年上半年 訂單各佔現有船隊百分比 | 平均船齡 | 2020年上半年 船齡20年以上 | 2020年上半年 報廢量佔現有船隊百分比 (按年計算) |
|---------------------------------|----------------------|------|------------------|-----------------------------|
| 小靈便型 (25,000-41,999載重噸) | 4.2% | 11 | 11% | 0.6% |
| 超靈便型 (42,000-64,999載重噸) | 5.4% | 10 | 8% | 0.5% |
| 巴拿馬型及超巴拿馬型 (65,000-119,999載重噸) | 7.1% | 10 | 9% | 0.2% |
| 好望角型 (包括超大型礦石貨船) (120,000以上載重噸) | 10.0% | 9 | 3% | 4.1% |
| 乾散貨船總量 >10,000載重噸 | 7.4% | 10 | 7% | 1.8% |

供應因素

我們的表現

全球各地爆發2019新型冠狀病毒疫情，小宗散貨市場波動且整體疲弱，令我們的業務錄得基本虧損26,600,000美元（2019年：基本虧損600,000美元）。然而，我們的按期租合約對等基準的日均收入高於波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船指數，產生可觀的營運活動利潤，並繼續有效地控制自有貨船的營運開支。

| 百萬美元 | 截至6月30日止六個月 | | 變動 |
|----------------|-------------|---------|--------|
| | 2020年 | 2019年 | |
| 核心業務小靈便型乾散貨船貢獻 | (16.0) | 16.3 | >-100% |
| 核心業務超靈便型乾散貨船貢獻 | 5.0 | 6.7 | -25% |
| 營運活動貢獻 | 12.5 | 5.6 | +123% |
| 超巴拿馬型乾散貨船貢獻 | 2.1 | 2.1 | 0% |
| 表現(未計管理開支) | 3.6 | 30.7 | -88% |
| 調整後一般及行政管理開支總額 | (30.0) | (30.5) | +2% |
| 稅款及其他 | (0.2) | (0.8) | +75% |
| 基本虧損 | (26.6) | (0.6) | >-100% |
| 貨船賬面淨值 | 1,717.5 | 1,842.7 | -7% |

+/- 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。

核心業務

按期租合約對等基準的收入及優於大市的表現 KPI



按期租合約對等基準的收入 KPI

每日**7,190美元** (淨值)

與市場相比表現高出 KPI

每日**2,270美元** (淨值)

小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入及優於大市的表現 KPI



按期租合約對等基準的收入 KPI

每日**9,980美元** (淨值)

與市場相比表現高出 KPI

每日**4,250美元** (淨值)

超靈便型乾散貨船

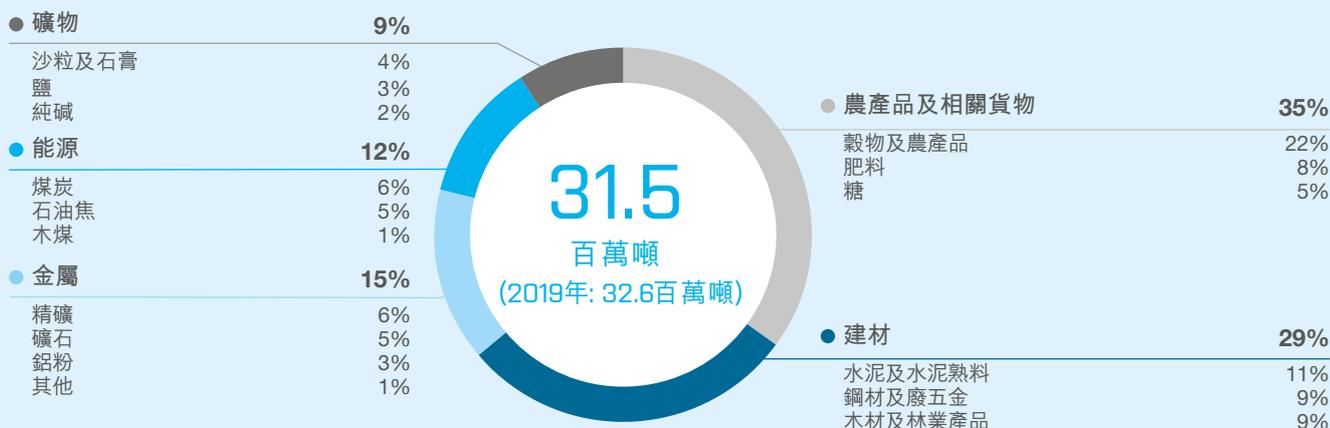
■ 我們的核心業務錄得：

- 小靈便型乾散貨船的 16,980 收租日之日均租金為 7,190 美元。
- 超靈便型乾散貨船的 6,950 收租日之日均租金為 9,980 美元。
- 由於小宗散貨市況波動及疲弱，我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船貢獻因此減少，然而，我們的租金表現仍較市場之現貨租金指數有可觀的優勢及能有效控制成本。

- 我們的超靈便型乾散貨船於上半年的租金表現超出市場水平，乃受益於我們因使用硫淨化器帶來的燃料開支節省，尤其是在年初期間。
- 我們租金表現較市場現貨租金指數的優勢，反映我們船隊的規模及貨運訂約的價值，以及我們實現最佳貨運組合及為船隻與貨物作出理想配對的能力，從而盡量提高貨船使用率及租金。

自2020年起，我們將小靈便型乾散貨船的按期租合約對等基準的收入表現與新的38,000載重噸波羅的海小靈便型乾散貨船指數作比較，我們已對核心小靈便型乾散貨船船隊的平均貨船規模作出載重噸調整。

2020 年上半年本集團乾散貨運量



小靈便型乾散貨船

未來租金及已訂合約 KPI

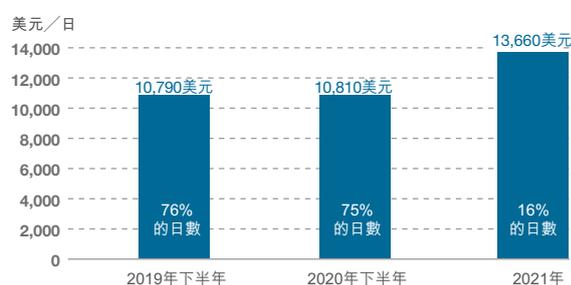
每日 **8,420 美元** (淨值)



超靈便型乾散貨船

未來租金及已訂合約 KPI

每日 **10,810 美元** (淨值)

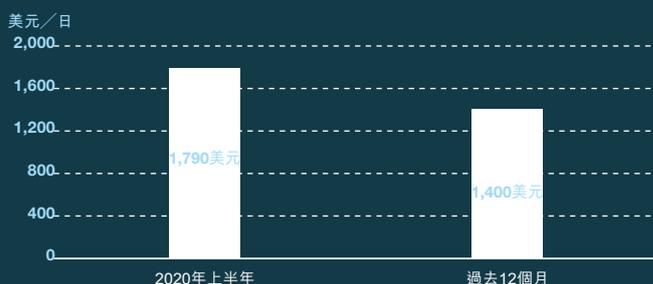


- 2020 年下半年的 19,070 日小靈便型及 10,040 日超靈便型乾散貨船日數中，分別已有 60% 及 75% 按日均租金 8,420 美元及 10,810 美元 (淨值) 獲訂約。(已訂合約日數不包括營運活動。)

營運活動

利潤 KPI

每日 **1,790 美元** (淨值)



- 我們以短期租賃貨船專門運載現貨的營運日數於上半年為 6,940 日及過去 12 個月為 13,610 日，分別錄得日均淨利潤為 1,790 美元及 1,400 美元。
- 我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船 (當我們的核 心貨船未能提供服務時) 進行配對，以配合我們的核心業務，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。

第 10 頁

有關按期租合約對等基準的 收入及利潤的說明
有關我們現時如何呈列核心業務產生的按 期租合約對等基準的收入以及營運活動產 生的利潤



新的關鍵績效指標

自2020年初，我們以略為不同的方式呈列商業上的關鍵績效指標，讓投資者更能理解我們如何經營業務。就我們的「核心業務」（包括我們大多數貨船日數）而言，我們仍然以按期租合約對等基準的日均收入呈列我們的日均貨船收入，惟把利用短期租賃貨船的「營運活動」的日均利潤分開呈列。

核心業務

我們的「**核心業務**」將現貨及多次裝卸合約貨物與自有貨船及長期租賃貨船作出配對，以達到按期租合約對等基準的最高日均收入。我們的核心業務會使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。有關短期租賃貨船的正（或負）利潤已包括在我們自有及長期租賃貨船產生的按期租合約對等基準的收入內。

營運活動

我們現時亦披露「**營運活動**」的日均利潤，這些營運活動獨立於核心業務並與核心業務起相輔相成之效。透過我們的營運活動，在我們的核心貨船未能提供服務時，我們亦能將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對，以向客戶提供服務。無論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團的業績作出貢獻。

就我們的核心業務而言，由於每日開支大致上已固定並已作披露，故按期租合約對等基準的日均收入是主要的重要關鍵績效指標。就營運活動而言，短期租賃開支跟隨貨運市場波動，因此主要的關鍵績效指標是日均利潤（即按期租合約對等基準的收入與租賃開支的日均淨差額），而非按期租合約對等基準的收入水平。

計算我們核心業務的按期租合約對等基準的日均收入

$$\frac{\text{自有+按期租合約對等基準的長期租賃收入+短期租賃(不包括營運)利潤}}{\text{自有+長期租賃收租日數}}$$

計算我們營運活動的日均利潤

$$\frac{\text{營運利潤}}{\text{營運日數}}$$

核心業務—主要特點

合約及現貨

自有及長期租賃貨船
短期租賃貨船運載合約貨物

大部分開支已固定及已作披露

主要關鍵績效指標 = 按期租合約對等基準的日均收入

市況強勁時擁有高僱用率及溢利

倚重資產—直接聘用船員／質素／安全

增加可信度、貨運合約及品牌知名度

現時佔總貨船日數約80%至85%

營運活動—主要特點

現貨

短期租賃貨船運載現貨

開支跟隨貨運市場的走向

主要關鍵績效指標 = 日均利潤

不論市況強弱皆能作出貢獻

不倚重資產—第三方船員／質素／安全（難以控制質量）

提升及擴展向客戶提供的服務

現時佔總貨船日數約15%至20%

太平洋航運船隊發展

期內營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船平均數目



- 截至2020年6月30日，我們的自有小靈便型及超靈便型乾散貨船數目分別為81艘及35艘。
- 包括自有及租賃貨船，我們於2020年上半年營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船平均數目分別為127艘及88艘。由於市況不明朗及疫情所引起的物流風險，我們於本期間的中旬減少租賃貨船，但之後已有所增加，我們現時的船隊合共有235艘貨船。
- 基於不明朗的市況，為審慎起見，我們暫時把收購大型優質二手貨船的活動停頓，在市場復甦及出現極為吸引的機會時，我們將考慮恢復收購貨船以擴展自有船隊。
- 除上述貨船外，我們另有一艘自有及一艘長期租賃的超巴拿馬型乾散貨船，未有包括於上表。

核心業務貨船開支

日均貨船開支 (不包括一般及行政管理開支)

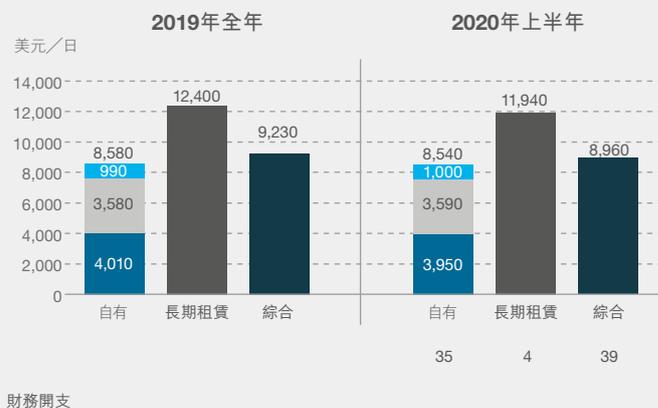
小靈便型

日均開支 **7,920美元** (綜合)



超靈便型

日均開支 **8,960美元** (綜合)



自有貨船開支

營運開支

小靈便型及超靈便型乾散貨船日均貨船營運開支與2019年全年比較分別減少4%及1%，主要由於船員出差旅費減少，而部分被維修及保養開支增加所抵銷。憑藉有效的管理、良好的成本控制及規模效益(包括營運及採購效率)，日均營運開支仍然處於非常具競爭力的水平。

我們的小靈便型及超靈便型貨船的日均綜合營運開支為3,940美元(2019年全年：4,080美元)。

我們的自有貨船船隊於期內的非預期技術性停租日為每艘貨船平均0.4日(2019年全年：0.9日)。

折舊

我們的日均折舊開支(包括資本化的入塢開支)上升，主要由於安裝了壓倉水處理系統及硫淨化器。

財務開支

我們的日均財務開支基本上維持不變。我們的自有小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均綜合財務開支為770美元(2019年全年：770美元)。

長期租賃貨船開支

長期租賃貨船的日均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。

綜合開支

小靈便型及超靈便型乾散貨船之自有貨船及長期租賃貨船的日均綜合開支分別為7,920美元及8,960美元(2019年全年：8,150美元及9,230美元)。

一般及行政管理開支

我們經調整的一般及行政管理開支下降至30,000,000美元(2019年上半年：30,500,000美元及2019年全年：61,200,000美元)，主要由於期內的差旅及酬酢費用減少。按所有貨船日數計算，每艘貨船的日均一般及行政管理開支仍具競爭力，為770美元(2019年全年：730美元)，其中自有貨船及租賃貨船之日均開支分別為950美元及550美元(2019年全年：940美元及530美元)。

長期租賃承擔

| 年度 | 小靈便型 | | 超靈便型 | |
|----------|--------|--------|-------|--------|
| | 貨船日數 | 平均開支 | 貨船日數 | 平均開支 |
| 2020年下半年 | 2,590 | 10,370 | 710 | 11,890 |
| 2021年 | 3,490 | 10,270 | 590 | 11,190 |
| 2022年 | 2,880 | 9,980 | 340 | 10,980 |
| 2023年 | 2,200 | 10,560 | - | - |
| 2024年 | 1,660 | 10,630 | - | - |
| 2025年+ | 370 | 10,930 | - | - |
| 總計 | 13,190 | | 1,640 | |

貨船日數

| 日數 | 小靈便型 | | 超靈便型 | |
|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| | 2019年 全年 | 2020年 上半年 | 2019年 全年 | 2020年 上半年 |
| 核心收租日數 | 36,220 | 16,980 | 12,380 | 6,950 |
| - 自有貨船收租日數 | 29,270 | 14,330 | 10,090 | 6,060 |
| - 長期租賃貨船收租日數 | 6,950 | 2,650 | 2,290 | 890 |
| 短期核心日數 | 5,770 | 2,150 | 13,270 | 5,390 |
| 營運日數 | 6,230 | 3,490 | 7,970 | 3,450 |
| 自有貨船停租日數 | 680 | 460 | 1,050 | 230 |
| 總貨船日數 | 48,900 | 23,080 | 34,670 | 16,020 |

資金

現金流及現金

本集團的四種主要資金來源為經營業務產生的現金流、借貸、可換股債券及股本。經營業務產生的現金流、購置及出售貨船，以及提用和償還借貸是影響未來現金結餘的主要因素。

我們積極管理本集團的現金及借貸，以確保於不同的船運週期皆具備充裕資金應付本集團的承擔及維持適當的流動資金水平。長遠而言，本集團將致力維持借貸淨額相對自有貨船賬面淨值的綜合淨負債比率不高於50%的水平，我們認為此水平適用於不同的船運週期。

本節的資料以作出香港財務報告準則第16號「租賃」所要求的調整前呈列。

2020年上半年主要發展

- 本集團經營業務的現金流入，包括所有長期及短期租賃開支，數額為77,500,000美元，2019年上半年為72,200,000美元及2019年全年為173,900,000美元。
- 於2020年6月本集團新簽訂以三艘未被抵押的貨船作抵押的7年期30,100,000美元的雙邊循環信用貸款，利率為倫敦銀行同業拆息加1.60%。
- 繼本集團就已承諾借貸中提用212,700,000美元（淨額）及淨償還59,000,000美元有抵押借貸及循環借貸之後，借貸於期內增加153,700,000美元。
- 期內，本集團支付90,600,000美元現金資本開支，包括：
 - (a) 合共支付38,400,000美元，以購入於2020年上半年交付的一艘二手小靈便型乾散貨船和兩艘二手超靈便型乾散貨船；及
 - (b) 支付52,200,000美元入塢以及壓倉水處理系統及硫淨化器的安裝開支。
- 除上述購買貨船的現金支出外，本集團按每股1.8港元向我們於2019年9月承諾購買並已於期內交付的其中兩艘貨船的賣方發行相當於合共11,900,000美元的新股份作為部分代價。

於2020年6月30日：

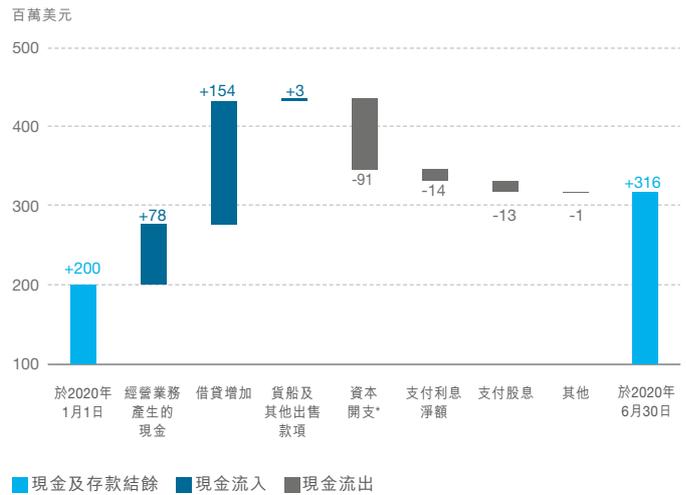
- 本集團的現金及存款為316,000,000美元，以及本集團的淨負債比率為41%
- 本集團可動用的已承諾借貸融資額已悉數提用
- 本集團擁有三艘未被抵押貨船
- 本集團已落實以額外兩艘未被抵押貨船作抵押，取得額外33,500,000美元的已承諾借貸，預期該筆貸款可於2020年第三季度內提用。

本集團根據風險、回報及流動性的適度平衡，將現金投資於各種金融產品。現金、存款及投資產品存放於主要位於香港及新加坡的多家大型銀行。

於2020年6月30日，本集團持有的現金及存款包括312,500,000美元及相當於3,500,000美元的其他貨幣。該等現金及存款主要存放於為期三個月或以下的流動存款及儲蓄戶口，以維持集團的流動資金用作應付營運資金的需要及任何購買貨船的承擔。

於2020年上半年，我們就本集團的現金獲取1.6%的回報率。

2020年上半年現金的流入及流出



* 不包括以股本支付的11,900,000美元資本開支

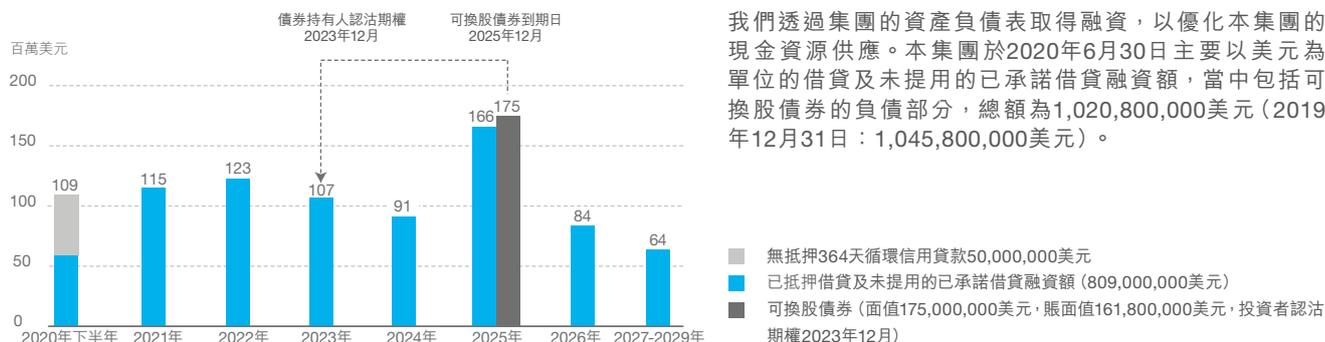
現金及存款

流動及非流動的現金、存款及未償還借貸的分析如下：

| 百萬美元 | 2020年 6月30日 | 2019年 12月31日 | 變動 |
|-----------------------------|----------------|-----------------|-------|
| 現金及存款總額 | 316.0 | 200.2 | +58% |
| 可動用而未提用的已承諾借貸融資額 | - | 182.6 | -100% |
| 可動用流動性總額 | 316.0 | 382.8 | -17% |
| 長期借貸的流動部分 | (165.2) | (127.0) | |
| 長期借貸 | (855.6) | (736.1) | |
| 借貸總額 | (1,020.8) | (863.1) | -18% |
| 借貸淨額 | (704.8) | (662.9) | -6% |
| 借貸淨額相對股東權益比率 | 67% | 52% | |
| 借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI | 41% | 35% | |

借貸及未提用的已承諾借貸融資額

借貸及未提用的已承諾借貸融資額遞減明細表



我們透過集團的資產負債表取得融資，以優化本集團的現金資源供應。本集團於2020年6月30日主要以美元為單位的借貸及未提用的已承諾借貸融資額，當中包括可換股債券的負債部分，總額為1,020,800,000美元（2019年12月31日：1,045,800,000美元）。

借貸及未提用的已承諾借貸融資額—859,000,000美元（2019年12月31日：885,100,000美元）

已抵押借貸整體減少主要由於借貸按期攤銷，惟部分影響被新簽訂的一項循環信用貸款所抵銷。本集團於2020年上半年已悉數提用所有剩餘可動用的已承諾借貸融資額。

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。

於2020年6月30日：

- 本集團的已抵押借貸乃以114艘賬面淨值總額為1,652,200,000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。

損益表含義：

利息開支下降至14,300,000美元（2019年上半年：15,900,000美元），主要由於期內的平均借貸利率下跌所致。

部分借貸為浮息借貸，但本集團透過訂立利率掉期合約管理此風險。

可換股債券負債部分—161,800,000美元（2019年12月31日：160,700,000美元）

於2020年6月30日，本集團於2025年12月到期年票息為3.0%的可換股債券，其本金為175,000,000美元，而目前的轉換價為每股2.34港元。

在可換股債券原有所得款項中，目前22,200,000美元已用於補充購買於2019年9月17日宣布之收購四艘貨船交易中的兩艘貨船之現金代價，27,200,000美元已用於購買上述交易中另外兩艘貨船之現金代價及16,800,000美元已用於購買一艘已於2020年初交付予本集團的二手超靈便型乾散貨船。除此以外，預計約83,200,000美元將用作更多潛在貨船收購，而餘額則用作一般企業用途，包括但不限於貨船營運開支、貨船租賃、履行本集團的財務責任、辦公室行政開支以及貨船及非貨船設備開支。然而，基於因2019新型冠狀病毒疫情而引起的不明朗市況，為審慎起見，我們暫時把收購大型的優質二手貨船的活動停頓，在市場復甦及出現極為吸引的機會時，我們將考慮恢復收購貨船以擴展自有船隊。

損益表含義：

利息開支為3,700,000美元（2019年上半年：3,300,000美元），乃根據期內未償還可換股債券的實際平均利率4.7%（2019年上半年：5.7%）計算。

財務開支

| 百萬元 | 平均利率 | | 於2020年 6月30日 之結餘 | 財務開支 | | 變動 |
|------------------------------|-----------------|------|------------------------|-----------------|--------------|------|
| | 損益表 | 現金 | | 2020年 上半年 | 2019年 上半年 | |
| 借貸(包括已變現的利率掉期合約) | 3.5% | 3.5% | 859.0 | 14.3 | 15.9 | +10% |
| 可換股債券(附註) | 4.7% | 3.0% | 161.8 | 3.7 | 3.3 | -12% |
| | KPI 3.7% | 3.4% | 1,020.8 | 18.0 | 19.2 | +6% |
| 其他財務費用 | | | | 0.5 | 0.6 | |
| 財務開支總計 | | | | 18.5 | 19.8 | +7% |
| 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 4.3倍 | 5.1倍 | |

附註：可換股債券於損益表的利息開支為3,700,000美元，而現金的利息開支則為2,600,000美元。

管理層用以評估借貸開支的關鍵績效指標為不同類別借貸的平均利率及本集團的利息覆蓋率(見上表)。

本集團致力於其長期借貸的浮動及固定利率之間取得平衡，故因應利率週期，適時使用利率掉期合約，不時於兩者之間作出調整。於2020年上半年，本集團的利率掉期合約均符合對沖會計法的現金流量對沖，該等利率掉期合約期內產生的已變現開支為500,000美元。於2020年6月30日，本集團的長期借貸中有59%(2019年12月31日：74%)按固定利率計算利息。假設所有循環借貸全數提用，本集團預期於2020年12月31日及2021年12月31日分別約有58%及57%的現有長期借貸將按固定利率計算利息。

企業管治

我們以高水平之企業管治營運業務，以確保本集團的方針及管理能體現其負責任的專業態度，並且為股東及其他持份者創造可持續價值。在制訂企業管治標準時，董事會會考慮到集團的業務、持份者之需要及要求，以及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）企業管治守則（「守則」）之規定。

截至2020年6月30日止六個月，本集團已全面遵守聯交所證券上市規則（「上市規則」）附錄十四所載之守則內的所有守則條文。

董事進行的證券交易

董事會已採納上市規則附錄十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」）。

董事會在作出具體查詢後確認，全體董事於截至2020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。

高級經理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的高級經理及僱員，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僱員，並提供買賣規則的副本。

董事會在作出具體查詢後確認，已獲知會及提供買賣規則的全體高級經理及僱員，於截至2020年6月30日止六個月期間內已全面遵守買賣規則所載列的規定標準。

股本

截至2020年6月30日止六個月，合共51,793,762股股份已發行予Helmstar Shipping S.A.及Ever Bright Shipping S.A.及Keishin Kaiun Co., Ltd.，作為根據本公司於2019年9月公布的四艘貨船收購合約向本集團交付最後彼等兩艘貨船後的部分代價。

購買、出售及贖回證券

於截至2020年6月30日止六個月內，除為履行根據本公司之2013年股份獎勵計劃授出之有限制股份獎勵外，本公司或其任何附屬公司於期內均無購買、出售或贖回本公司任何股本或可換股債券。

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

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十六第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2020年8月14日或前後寄發予選擇收取印刷本之股東當日，在本公司網站發布。

中期業績以及本中期報告已由本公司外聘核數師及審核委員會審閱。

暫停辦理股東登記手續

由於董事會並無宣派中期股息，本公司之股東登記冊將不會就此暫停辦理股份過戶登記手續。

董事會成員

直至本中期報告日期之在任董事如下：

| | 董事會 | | 審核委員會 | 薪酬委員會 | 提名委員會 | 執行委員會 |
|-----------------------|------------|---------------------|-------|-------|-------|-------|
| | 委任日期 | 任期 | | | | |
| 執行董事 | | | | | | |
| 唐寶麟，董事會主席 | 2006年5月17日 | 三年，直至2023年股東週年大會為止* | - | - | - | 成員 |
| Mats H. Berglund，行政總裁 | 2012年6月1日 | 三年，直至2021年股東週年大會為止 | - | - | - | 主席 |
| Peter Schulz，首席財務總監 | 2018年7月30日 | 三年，直至2022年股東週年大會為止 | - | - | - | 成員 |
| 獨立非執行董事 | | | | | | |
| Patrick B. Paul | 2004年3月25日 | 三年，直至2021年股東週年大會為止 | 主席 | 成員 | 成員 | - |
| Robert C. Nicholson | 2004年3月25日 | 三年，直至2022年股東週年大會為止 | 成員 | 主席 | 主席 | - |
| Alasdair G. Morrison | 2008年1月1日 | 三年，直至2021年股東週年大會為止 | 成員 | - | - | - |
| Irene Waage Basili | 2014年5月1日 | 三年，直至2023年股東週年大會為止* | - | 成員 | 成員 | - |
| Stanley H. Ryan | 2016年7月5日 | 三年，直至2022年股東週年大會為止 | - | 成員 | 成員 | - |
| Kirsi K. Tikka | 2019年9月2日 | 於2022年9月1日屆滿* | 成員 | - | - | - |

直至2019年12月31日，除Tikka博士外，所有獨立非執行董事均為審核委員會、薪酬委員會及提名委員會之成員。自2020年1月1日起，董事會轄下各委員會之組成變動如下：

- (i) Morrison先生不再擔任薪酬委員會及提名委員會之成員，但繼續擔任審核委員會成員；
- (ii) Basili女士、Ryan先生及Bradshaw先生#不再擔任審核委員會成員，但繼續擔任薪酬委員會及提名委員會之成員；及
- (iii) Tikka博士獲委任為審核委員會成員。

Tikka博士之年度袍金自2020年1月1日起由650,000港元增加至800,000港元，反映其審核委員會成員之任命；其他獨立非執行董事之年度袍金並無變動。

* 於2020年4月8日舉行之本公司股東週年大會上獲重選為董事。

Daniel Rochfort Bradshaw先生於2020年4月8日舉行之股東週年大會結束時退任獨立非執行董事，亦不再擔任薪酬委員會及提名委員會之成員。

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2020年6月30日，各董事及行政總裁於本公司及其相聯法團（按證券及期貨條例第XV部所賦予之涵義）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之權益及淡倉如下：

| 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 | 約佔已發行股本的百分比 | |
|-------------------------------|------------|-------------------------|-------|------------|-------------|-------------|
| | | | | | 2020年6月30日 | 2019年12月31日 |
| 唐寶麟 ¹ | 8,726,000 | 3,955,190 ² | 好倉 | 12,681,190 | 0.26% | 0.22% |
| Mats H. Berglund ¹ | 22,322,000 | 0 | 好倉 | 22,322,000 | 0.47% | 0.41% |
| Peter Schulz ¹ | 7,982,000 | 129,000 ³ | 好倉 | 8,111,000 | 0.17% | 0.14% |
| Patrick B. Paul | 380,000 | 0 | 好倉 | 380,000 | 少於0.01% | 少於0.01% |
| Alasdair G. Morrison | 0 | 1,674,380 ⁴ | 好倉 | 1,674,380 | 0.03% | 0.00% |

附註：

(1) 根據2013年股份獎勵計劃獲授予有限制股份獎勵，並已於下文披露。

(2) 分別有3,118,000股股份及837,190股股份以面值為250,000美元於2025年到期的可換股債券的形式由唐寶麟先生為受益人之兩項信託持有。

(3) 129,000股股份由Schulz先生以信託受益人之身份持有。

(4) 1,674,380股股份以面值為500,000美元於2025年到期的可換股債券的形式，由Morrison先生為受益人之一項信託持有。

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2020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，於期內任何時間，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。

2013年股份獎勵計劃（「股份獎勵計劃」）

本公司現行的股份獎勵計劃乃於2013年2月28日獲董事會採納，有效期為十年。股份獎勵計劃為一個單項股份獎勵計劃，並不可授出認股權。

本公司可透過股份獎勵計劃授出股份獎勵或單位獎勵（「獎勵」）予合資格人士，主要為執行董事及僱員，作為對他們為本集團所作出貢獻的鼓勵及獎勵。

自採納股份獎勵計劃以來，董事會並無授出且現時無意授出任何獎勵予獨立非執行董事，因根據股份獎勵計劃的規則，他們有管理該計劃的職責。

截至2020年6月30日止六個月，股份獎勵計劃項下授出的長期獎勵詳情以及尚未行使的獎勵變動如下：

| 千股／千單位 | 首次獎勵日期 | 已獲授 總數 | 至今 已歸屬 | 期內 | | | | 2020年 下半年 | 於以下年度歸屬 | | |
|------------------|------------|-----------|-----------|-------------------------|------------------------|------------------|-----|--------------|---------|--------|--------|
| | | | | 於2020年 6月30日 仍未歸屬 | 於2020年 1月1日 仍未歸屬 | 已授出 ¹ | 已失效 | | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 董事 | | | | | | | | | | | |
| 唐寶麟 | 2008年8月5日 | 11,231 | (5,934) | 5,297 | 4,048 | 1,249 | - | 1,590 | 1,180 | 1,278 | 1,249 |
| Mats H. Berglund | 2012年6月1日 | 24,322 | (12,000) | 12,322 | 9,391 | 2,931 | - | 3,623 | 2,768 | 3,000 | 2,931 |
| Peter Schulz | 2017年8月21日 | 7,982 | (2,294) | 5,688 | 4,005 | 1,683 | - | 1,149 | 1,168 | 1,688 | 1,683 |
| | | 43,535 | (20,228) | 23,307 | 17,444 | 5,863 | - | 6,362 | 5,116 | 5,966 | 5,863 |
| 其他僱員 | | | | 87,927 | 64,246 | 23,681 | - | 22,851 | 20,389 | 22,292 | 22,395 |
| | | | | 111,234 | 81,690 | 29,544 | - | 29,213 | 25,505 | 28,258 | 28,258 |

附註：

(1) 本公司股份於緊接2020年3月3日授出29,544,000股股份前一天的收市價為1.23港元。

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2020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 | |
|---|-----------------------|-------|-------------|----------------|-------------|
| | | | | 2020年6月30日 | 2019年12月31日 |
| Pandanus Associates Inc. ¹ | 受其控制的法團的權益 | 好倉 | 438,719,000 | 9.16% | 不適用 |
| Pzena Investment Management, LLC ² | 投資經理／實益擁有人 | 好倉 | 327,295,435 | 6.83% | 5.59% |
| Citigroup Inc. ³ | 受其控制的法團的權益／ 核准借貸代理 | 好倉 | 293,921,995 | 6.14% | 5.53% |
| | | 淡倉 | 6,442,814 | 0.13% | 0.05% |
| Brown Brothers Harriman & Co. | 代理 | 好倉 | 239,466,919 | 5.00% | 不適用 |

附註：

(1) 據公開披露資料，Pandanus Associates Inc.與Fidelity International乃相關聯的。

(2) 據Pzena Investment Management, LLC，其持有的股份好倉當中有430,000股股份是以其作為投資經理及實益擁有人的雙重身份所持有。

(3) 由Citigroup Inc.持有的股份的好倉乃以受其控制的法團的權益的身份（涉及7,226,611股股份）及核准借貸代理之身份（涉及286,695,384股股份）所持有。

集團表現分析

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

| 百萬美元 | 附註 | 截至6月30日止六個月 | | |
|-----------------|----|----------------|---------|--------|
| | | 2020年 | 2019年 | 變動* |
| 營業額 | | 681.5 | 767.1 | -11% |
| 燃料、港口開銷及其他航程開支 | | (351.6) | (360.5) | +2% |
| 按期租合約對等基準的收入 | 1 | 329.9 | 406.6 | -19% |
| 自有貨船開支 | | | | |
| 營運開支 | 2 | (83.2) | (80.1) | -4% |
| 折舊 | 3 | (66.7) | (60.1) | -11% |
| 財務開支淨額 | 4 | (16.4) | (16.5) | +1% |
| 租賃貨船開支 | | | | |
| 非資本化租賃貨船開支 | 5 | (142.6) | (200.1) | +29% |
| 資本化租賃貨船開支 | 5 | (17.4) | (19.1) | +9% |
| 營運表現(未計管理開支) | | 3.6 | 30.7 | -88% |
| 經調整一般及行政管理開支總額 | 6 | (30.0) | (30.5) | +2% |
| 稅項及其他 | | (0.2) | (0.8) | +75% |
| 基本虧損 | | (26.6) | (0.6) | >-100% |
| 貨船減值 | 7 | (198.2) | - | |
| 燃料掉期合約遠期差價之平倉收益 | 8 | 7.4 | - | |
| 未變現的衍生工具(開支)/收入 | 9 | (4.0) | 8.6 | |
| 出售持作出售資產之虧損 | | (1.0) | - | |
| 撥回出售開支撥備淨額 | | - | 0.2 | |
| 股東應佔(虧損)/溢利 | | (222.4) | 8.2 | >-100% |
| 稅息折舊及攤銷前溢利 | | 79.2 | 101.1 | -22% |
| 淨溢利率 | | (33%) | 1% | -34% |
| 平均股本回報率 | | (18%) | 1% | -19% |

附註

1. 按期租合約對等基準的收入總額減少19%，反映期內市況轉弱。
2. 隨著我們的自有船隊的擴充，總營運開支亦因此增加4%。
3. 隨著我們的自有船隊的擴充及安裝壓倉水處理系統及硫淨化器產生的額外成本，我們的自有貨船折舊增加11%。
4. 財務開支淨額基本上維持不變。
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。整體租賃貨船開支因期內市況轉弱而減少。
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。有關金額基本上維持不變。
7. 由於貨運市場租金顯著下跌，加上市場前景不明朗，因此本集團對核心小靈便型乾散貨船船隊作出一次性非現金減值撥備。
8. 本集團自2018年訂立燃料掉期合約，為若干已裝配硫淨化器的超靈便型乾散貨船之部分估計燃料耗用量，鎖定低硫與高硫燃料之間的現行遠期差價。由於差價已顯著收窄，所有合約已於2020年上半年平倉以鎖定收益。
9. 未變現的衍生工具開支乃我們的常規燃料掉期合約按市值之下調。

* 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。

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淨額。

財務報表

未經審核簡明綜合損益表

| | 附註 | 截至6月30日止六個月 | |
|------------------------|-------|------------------|--------------|
| | | 2020年 千美元 | 2019年 千美元 |
| 營業額 | 4 | 681,487 | 767,140 |
| 服務開支 | 5 | (683,280) | (735,882) |
| 毛(損)/利 | | (1,793) | 31,258 |
| 間接一般及行政管理開支 | 5 | (3,123) | (3,582) |
| 貨船減值 | 5 | (198,203) | - |
| 其他收入及收益 | 6 | 348 | 367 |
| 其他開支 | 5 | (1,009) | (189) |
| 財務收入 | 7 | 2,172 | 3,323 |
| 財務開支 | 7 | (20,266) | (22,344) |
| 除稅前(虧損)/溢利 | | (221,874) | 8,833 |
| 稅項支出 | 8 | (503) | (616) |
| 股東應佔(虧損)/溢利 | | (222,377) | 8,217 |
| 股東應佔(虧損)/溢利的每股盈利(以美仙計) | | | |
| 每股基本盈利 | 10(a) | (4.77) | 0.18 |
| 每股攤薄盈利 | 10(b) | (4.77) | 0.18 |

未經審核簡明綜合全面收益表

| | 截至6月30日止六個月 | |
|-----------------|------------------|--------------|
| | 2020年 千美元 | 2019年 千美元 |
| 股東應佔(虧損)/溢利 | (222,377) | 8,217 |
| 其他全面收益 | | |
| 可能被重新分類至損益表內的項目 | | |
| 現金流量對沖 | | |
| — 公平值虧損 | (10,860) | (4,286) |
| — 轉撥至損益表內 | 763 | 602 |
| 匯兌差額 | (480) | 53 |
| 股東應佔全面收益總額 | (232,954) | 4,586 |

未經審核簡明綜合資產負債表

| | 附註 | 2020年 6月30日 千美元 | 2019年 12月31日 千美元 |
|---------------|----|-----------------------|------------------------|
| 資產 | | | |
| 非流動資產 | | | |
| 物業、機器及設備 | 11 | 1,721,815 | 1,875,352 |
| 使用權資產 | 12 | 67,096 | 77,835 |
| 分租應收賬款 | 13 | - | 1,915 |
| 商譽 | 11 | 25,256 | 25,256 |
| 衍生資產 | 14 | 9,135 | 1,464 |
| 應收貿易賬款及其他應收款項 | 15 | 7,852 | 25,487 |
| 有限制銀行存款 | 16 | 51 | 51 |
| | | 1,831,205 | 2,007,360 |
| 流動資產 | | | |
| 存貨 | | 74,142 | 90,381 |
| 分租應收賬款的流動部分 | 13 | 5,314 | 6,692 |
| 衍生資產 | 14 | 16,158 | 2,495 |
| 應收貿易賬款及其他應收款項 | 15 | 65,990 | 82,714 |
| 持作出售資產 | | 11,880 | 4,400 |
| 現金及存款 | 16 | 315,990 | 200,193 |
| | | 489,474 | 386,875 |
| 資產總額 | | 2,320,679 | 2,394,235 |
| 權益 | | | |
| 股東應佔資本及儲備 | | | |
| 股本 | 20 | 47,889 | 47,039 |
| (累計虧損)/保留溢利 | | (25,479) | 208,698 |
| 其他儲備 | | 1,021,876 | 1,020,195 |
| 權益總額 | | 1,044,286 | 1,275,932 |
| 負債 | | | |
| 非流動負債 | | | |
| 長期借貸 | 18 | 855,535 | 736,101 |
| 租賃負債 | 19 | 48,261 | 53,770 |
| 衍生負債 | 14 | 25,341 | 13,090 |
| 應付貿易賬款及其他應付款項 | 17 | 1,339 | 2,123 |
| | | 930,476 | 805,084 |
| 流動負債 | | | |
| 長期借貸的流動部分 | 18 | 165,216 | 127,050 |
| 租賃負債的流動部分 | 19 | 33,326 | 39,137 |
| 衍生負債 | 14 | 15,788 | 1,937 |
| 應付貿易賬款及其他應付款項 | 17 | 131,128 | 143,949 |
| 應付稅項 | | 459 | 1,146 |
| | | 345,917 | 313,219 |
| 負債總額 | | 1,276,393 | 1,118,303 |

未經審核簡明綜合權益變動結算表

| 千美元 | 股東應佔資本及儲備 | | | | | | | | | 總計 |
|------------------------------|-----------|---------|----------|-------------|------------|----------|---------|---------|-----------------|-----------|
| | 股本 | 股份溢價 | 合併儲備 | 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 | (累計虧損)/ 保留溢利 | |
| 於2020年1月1日 | 47,039 | 292,405 | (56,606) | 13,121 | (7,488) | (282) | (893) | 779,938 | 208,698 | 1,275,932 |
| 全面收益 | | | | | | | | | | |
| 股東應佔虧損 | - | - | - | - | - | - | - | - | (222,377) | (222,377) |
| 其他全面收益 | | | | | | | | | | |
| 現金流量對沖 | | | | | | | | | | |
| —公平值虧損 | - | - | - | - | - | (10,860) | - | - | - | (10,860) |
| —轉撥至損益表內 | - | - | - | - | - | 763 | - | - | - | 763 |
| 匯兌差額 | - | - | - | - | - | - | (480) | - | - | (480) |
| 全面收益總額 | - | - | - | - | - | (10,097) | (480) | - | (222,377) | (232,954) |
| 與權益持有者以其持有者的身份進行的交易 | | | | | | | | | | |
| 已付股息(附註9) | - | - | - | - | - | - | - | - | (12,894) | (12,894) |
| 以貨船代價股份發行的股份，扣除發行開支(附註20(a)) | 518 | 11,399 | - | - | - | - | - | - | - | 11,917 |
| 以股權支付的補償 | - | - | - | - | 3,214 | - | - | - | - | 3,214 |
| 股份獎勵之授出(附註20(b)) | 1,029 | - | - | - | (2,123) | - | - | - | 1,094 | - |
| 於有限制股份獎勵授出後發行的股份(附註20(b)) | 232 | 3,335 | - | - | (3,567) | - | - | - | - | - |
| 股份獎勵計劃受託人購入的股份(附註20(b)) | (929) | - | - | - | - | - | - | - | - | (929) |
| 於2020年6月30日 | 47,889 | 307,139 | (56,606) | 13,121 | (9,964) | (10,379) | (1,373) | 779,938 | (25,479) | 1,044,286 |
| 於2019年1月1日 | 45,205 | 249,951 | (56,606) | 13,772 | (6,791) | 4,456 | (978) | 779,938 | 202,262 | 1,231,209 |
| 會計政策變動 | - | - | - | - | - | 204 | - | - | (4,575) | (4,371) |
| 於2019年1月1日重述權益總額 | 45,205 | 249,951 | (56,606) | 13,772 | (6,791) | 4,660 | (978) | 779,938 | 197,687 | 1,226,838 |
| 全面收益 | | | | | | | | | | |
| 股東應佔溢利 | - | - | - | - | - | - | - | - | 8,217 | 8,217 |
| 其他全面收益 | | | | | | | | | | |
| 現金流量對沖 | | | | | | | | | | |
| —公平值虧損 | - | - | - | - | - | (4,286) | - | - | - | (4,286) |
| —轉撥至損益表內 | - | - | - | - | - | 602 | - | - | - | 602 |
| 匯兌差額 | - | - | - | - | - | - | 53 | - | - | 53 |
| 全面收益總額 | - | - | - | - | - | (3,684) | 53 | - | 8,217 | 4,586 |
| 與權益持有者以其持有者的身份進行的交易 | | | | | | | | | | |
| 以貨船代價股份發行的股份，扣除發行開支(附註20(a)) | 1,010 | 25,189 | - | - | - | - | - | - | - | 26,199 |
| 已付股息(附註9) | - | - | - | - | - | - | - | - | (21,825) | (21,825) |
| 以股權支付的補償 | - | - | - | - | 2,995 | - | - | - | - | 2,995 |
| 股份獎勵之授出(附註20(b)) | 1,406 | - | - | - | (1,024) | - | - | - | (382) | - |
| 於有限制股份獎勵授出後發行的股份(附註20(b)) | 256 | 5,355 | - | - | (5,611) | - | - | - | - | - |
| 股份獎勵計劃受託人購入的股份(附註20(b)) | (1,279) | - | - | - | - | - | - | - | - | (1,279) |
| 股份獎勵之失效(附註20(b)) | (32) | - | - | - | 32 | - | - | - | - | - |
| 於2019年6月30日 | 46,566 | 280,495 | (56,606) | 13,772 | (10,399) | 976 | (925) | 779,938 | 183,697 | 1,237,514 |

未經審核簡明綜合現金流量表

| | 附註 | 截至6月30日止六個月 | |
|--------------------|-------|-----------------|--------------|
| | | 2020年 千美元 | 2019年 千美元 |
| 經營業務 | | | |
| 經營業務產生的現金 | 21(a) | 98,084 | 93,048 |
| 已付香港及海外稅項 | | (1,187) | (303) |
| 經營業務產生的現金淨額 | | 96,897 | 92,745 |
| 投資活動 | | | |
| 購置物業、機器及設備 | | (90,564) | (105,635) |
| 定期存款的(增加)/減少 | | (5,030) | 12,500 |
| 出售持作出售資產 | | 3,391 | 6,276 |
| 收取分租應收賬款—本金部分 | 13 | 3,293 | 3,141 |
| 已收分租應收賬款利息 | 7 | 75 | 142 |
| 已收銀行利息 | 7 | 2,097 | 3,181 |
| 投資活動中所用的現金淨額 | | (86,738) | (80,395) |
| 融資活動 | | | |
| 提用銀行貸款及其他借貸 | | 212,687 | 246,152 |
| 償還銀行貸款及其他借貸 | | (59,002) | (209,562) |
| 已付借貸利息及其他財務開支 | | (16,463) | (17,477) |
| 償還租賃負債—本金部分 | 19 | (21,069) | (21,368) |
| 已付租賃負債利息 | 7 | (1,718) | (2,492) |
| 已付股息 | 9 | (12,894) | (21,825) |
| 股份獎勵計劃受託人購入股份的付款 | 20(b) | (929) | (1,279) |
| 融資活動中所得/(所用)的現金淨額 | | 100,612 | (27,851) |
| 現金及現金等價物的增加/(減少)淨額 | | 110,771 | (15,501) |
| 現金及現金等價物之匯兌虧損 | | (4) | (49) |
| 於1月1日的現金及現金等價物 | | 200,193 | 329,244 |
| 於6月30日的現金及現金等價物 | 16 | 310,960 | 313,694 |
| 於1月1日的定期存款 | 16 | - | 12,500 |
| 定期存款的增加/(減少) | | 5,030 | (12,500) |
| 於6月30日的現金及存款 | 16 | 315,990 | 313,694 |

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。

本未經審核簡明綜合中期財務報表已由董事會於2020年7月30日批准刊發。

第6頁
市場回顧



2 編製基準

(a) 會計準則

本未經審核簡明綜合中期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。此未經審核簡明綜合中期財務報表應與根據香港財務報告準則編製之截至2019年12月31日止年度之年度財務報表一併閱覽。

(b) 會計政策

本集團所採納之其他會計政策與截至2019年12月31日止年度之年度財務報表所採納的一致。

本集團已提前於2020年1月1日開始的會計期間採納以下會計準則的修訂：

香港財務報告準則 2019新型冠狀病毒病的相關租金寬免
第16號(修訂)

採納此準則之修訂並無導致對本集團的會計政策出現重大變動。

於本會計期間生效的其他新準則及修訂對本集團的會計政策並無任何影響。

3 估計

未經審核簡明綜合中期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。實際結果則可能與這些估計不同。

在編製本未經審核簡明綜合中期財務報表時，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2019年12月31日止年度的綜合財務報表所應用的相同，惟附註5(c)所披露的現金產生單位的分類除外。

4 營業額及分部資料

本集團的營業額絕大部分由提供國際乾散貨運服務而產生，因此未按業務分部呈列資料。

由於管理層認為我們的貨運服務屬跨國經營，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 | |
|---|----------------|----------|
| | 2020年 | 2019年 |
| 貨船－相關開支 | | |
| 所耗燃料 | 172,992 | 190,443 |
| 港口開銷及其他航程開支 | 167,843 | 171,671 |
| 租賃貨船開支(a) | 142,579 | 200,094 |
| 貨船折舊 | | |
| －自有貨船 | 66,684 | 60,133 |
| －使用權資產 | 15,957 | 16,835 |
| 僱員福利開支－船員薪金及相關開支 | 51,597 | 51,281 |
| 貨船營運開支 | 26,017 | 25,121 |
| 所耗潤滑油 | 5,574 | 3,654 |
| 燃料掉期合約虧損／(收益)淨額 | 7,417 | (10,226) |
| | 656,660 | 709,006 |
| 一般及行政管理開支 (b) | | |
| 僱員福利開支(包括董事酬金) | 25,407 | 24,352 |
| 其他物業、機器及設備折舊 | | |
| －使用權資產 | 1,133 | 1,005 |
| －自有其他物業、機器及設備 | 763 | 924 |
| 辦公室租賃開支 | 345 | 424 |
| 匯兌(收益)／虧損淨額 | (341) | 207 |
| 其他一般及行政管理開支 | 2,436 | 3,546 |
| | 29,743 | 30,458 |
| 其他開支 | | |
| 減值撥備(c) | | |
| －自有貨船 | 194,090 | － |
| －使用權資產 | 3,387 | － |
| －其他 | 726 | － |
| 出售持作出售資產之虧損 | 1,009 | 174 |
| 貨運期貨協議虧損淨額 | － | 15 |
| | 199,212 | 189 |
| 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、(iii)貨船減值及(iv)其他開支 | 885,615 | 739,653 |

(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浮動租賃開支1,100,000美元(2019年：1,600,000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 | |
|---------------------------|---------------|--------|
| | 2020年 | 2019年 |
| 直接一般及行政管理開支 (包括於服務開支內) | 26,620 | 26,876 |
| 間接一般及行政管理開支 | 3,123 | 3,582 |
| 一般及行政管理開支總額 | 29,743 | 30,458 |

(c) 減值撥備

由於貨運市場租金顯著下跌，加上市場前景不明朗，本集團檢討自有貨船及使用權資產的賬面值後，已對小靈便型乾散貨船作出198,200,000美元的一次性減值撥備。

鑑於小型及大型小靈便型乾散貨船大致上不再可完全地互換調配，因此自有貨船及使用權資產被分為三個現金產生單位(2019年12月31日：兩個)。三個現金產生單位分別是低於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船(「小型小靈便型乾散貨船」)、相等於或高於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船(「大型小靈便型乾散貨船」)以及超靈便型乾散貨船。

當賬面值超過可收回金額(即使用價值與扣除出售開支之公平值較高者)時，則確認減值。大型小靈便型乾散貨船已減值至使用價值，而小型小靈便型乾散貨船則已減值至扣除出售開支後之公平值。小型小靈便型乾散貨船的估價是基於無法觀察得到的輸入資料並且是屬於公平值級別內的級別3(附註14)。於評估現金產生單位的使用價值時，所用的貼現率為7.0%(2019年12月31日：6.2%)。

6 其他收入及收益

| 千美元 | 截至6月30日止六個月 | |
|------------|-------------|-------|
| | 2020年 | 2019年 |
| 政府補助 (a) | 266 | - |
| 遠期外匯合約收益淨額 | 53 | - |
| 貨運期貨協議收益淨額 | 29 | - |
| 撥回出售開支撥備 | - | 367 |
| | 348 | 367 |

(a) 政府補貼是指就2019新型冠狀病毒疫情紓困措施而獲政府發放的現金補貼，有關補貼為無條件的撥款或所附設的條件為已達成的撥款。

7 財務收入及財務開支

| 千美元 | 截至6月30日止六個月 | |
|----------------|-------------|---------|
| | 2020年 | 2019年 |
| 財務收入 | | |
| 銀行利息收入 | (2,097) | (3,181) |
| 分租應收賬款利息收入 | (75) | (142) |
| | (2,172) | (3,323) |
| 財務開支 | | |
| 借貸利息 | | |
| 銀行貸款 | 12,996 | 15,208 |
| 可換股債券 | 3,707 | 3,319 |
| 其他借貸 | 782 | 1,006 |
| 租賃負債利息 | | |
| 貨船 | 1,509 | 2,269 |
| 其他物業、機器及設備 | 209 | 223 |
| 利率掉期合約淨虧損／(收益) | 527 | (302) |
| 其他財務費用 | 536 | 621 |
| | 20,266 | 22,344 |
| 財務開支淨額 | 18,094 | 19,021 |

8 稅項

根據本集團經營所在國家適用的稅務條例，國際貨運的船運收入毋須或免除納稅。非船運活動收入須按經營業務所在國家的適用稅率納稅。

自損益表扣除／(計入)的稅項為：

| 千美元 | 截至6月30日止六個月 | |
|-------------------------------------|-------------|-------|
| | 2020年 | 2019年 |
| 即期稅項 | | |
| 香港利得稅，按稅率16.5% (2019年：16.5%)計算撥備 | 343 | 408 |
| 海外稅項，按該等國家的適用稅率 計算撥備 | 162 | 188 |
| 就過往年度作出調整 | (2) | 20 |
| 稅項支出 | 503 | 616 |

9 股息

截至2020年及2019年6月30日止期間，本集團概無宣派中期股息。

2019年末期股息每股2.1港仙或0.3美仙，合計12,894,000美元已於期內派付。2018年末期股息每股3.7港仙或0.5美仙，合計21,825,000美元已於2019年同期內派付。

10 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按本集團的股東應佔(虧損)／溢利除以期內已發行股份(但不包括本公司2013年股份獎勵計劃(「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20(b)))的加權平均數所計算。

| | | 截至6月30日止六個月 | |
|-------------|-------|-------------|-----------|
| | | 2020年 | 2019年 |
| 股東應佔(虧損)／溢利 | (千美元) | (222,377) | 8,217 |
| 已發行股份的加權平均數 | (千股) | 4,660,536 | 4,539,977 |
| 每股基本盈利 | (美仙) | (4.77) | 0.18 |
| 相等於 | (港仙) | (37.07) | 1.42 |

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按本集團的股東應佔(虧損)／溢利除以就具攤薄性的可換股債券(附註18(b))及未歸屬有限制股份(附註20(b))所產生的潛在攤薄股份的數目作出調整後的期內已發行股份(但不包括本公司股份獎勵計劃之受託人所持的股份)的加權平均數所計算。

| | | 截至6月30日止六個月 | |
|---------------------------|-------|-------------|-----------|
| | | 2020年 | 2019年 |
| 股東應佔(虧損)／溢利 | (千美元) | (222,377) | 8,217 |
| 已發行股份的加權平均數 | (千股) | 4,660,536 | 4,539,977 |
| 就未歸屬有限制股份於計算 每股攤薄盈利的調整 | (千股) | - | 96,695 |
| 計算每股攤薄盈利的股份 加權平均數 | (千股) | 4,660,536 | 4,636,672 |
| 每股攤薄盈利 | (美仙) | (4.77) | 0.18 |
| 相等於 | (港仙) | (37.07) | 1.39 |

截至2020年6月30日止期間，因可換股債券及未歸屬有限制股份所產生的潛在股份不具攤薄性，故每股基本盈利與每股攤薄盈利相同。

11 物業、機器及設備和商譽

| 千美元 | 物業、機器及設備 | | 商譽 |
|-----------|------------------|-----------|-----------------|
| | 2020年 | 2019年 | 2020年及 2019年 |
| 賬面淨值 | | | |
| 於1月1日 | 1,875,352 | 1,807,672 | 25,256 |
| 添置 | 119,909 | 101,282 | - |
| 折舊 | (67,447) | (61,057) | - |
| 減值撥備 | (194,090) | - | - |
| 轉移至持作出售資產 | (11,880) | - | - |
| 匯兌差額 | (29) | 25 | - |
| 於6月30日 | 1,721,815 | 1,847,922 | 25,256 |

於2020年6月30日，本集團營運賬面淨值為1,717,500,000美元的自有貨船(不包括持作出售資產)如下：

| | 貨船數目 | 平均 賬面淨值 (百萬美元) | 賬面淨值 總額 (百萬美元) |
|--------|------------|----------------------|----------------------|
| 小型小靈便型 | 20 | 5.3 | 106.1 |
| 大型小靈便型 | 58 | 14.4 | 832.9 |
| 超靈便型 | 35 | 21.2 | 740.2 |
| 超巴拿馬型 | 1 | 38.3 | 38.3 |
| | 114 | | 1,717.5 |

12 使用權資產

| 千美元 | 其他物業、 貨船 機器及設備 | | 總計 |
|-------------|-------------------|----------------|-----------------|
| | | | |
| 於2020年1月1日 | 68,751 | 9,084 | 77,835 |
| 添置 | 9,388 | 430 | 9,818 |
| 折舊 | (15,957) | (1,133) | (17,090) |
| 減值撥備 | (3,387) | - | (3,387) |
| 租賃修改 | - | 38 | 38 |
| 匯兌差額 | - | (118) | (118) |
| 於2020年6月30日 | 58,795 | 8,301 | 67,096 |
| 於2019年1月1日 | 98,773 | 8,540 | 107,313 |
| 添置 | 11,739 | 1,990 | 13,729 |
| 折舊 | (16,835) | (1,005) | (17,840) |
| 匯兌差額 | - | 90 | 90 |
| 於2019年6月30日 | 93,677 | 9,615 | 103,292 |

13 分租應收賬款

分租應收賬款乃本集團保留原先租賃之主要責任，並與第三方分租相關資產的安排。本集團充當同一相關資產的承租人及出租人。

| 千美元 | 2020年 | 2019年 |
|--------|----------------|---------|
| 於1月1日 | 8,607 | 15,008 |
| 已收金額 | (3,293) | (3,141) |
| 於6月30日 | 5,314 | 11,867 |
| 非流動 | - | 5,314 |
| 流動 | 5,314 | 6,553 |
| | 5,314 | 11,867 |

於2020年及2019年6月30日，分租應收賬款之總額、未賺取未來財務收入和淨額如下：

| 千美元 | 6月30日 | |
|-----------|--------------|--------|
| | 2020年 | 2019年 |
| 分租應收賬款總額 | | |
| 一年以內 | 5,410 | 6,924 |
| 第二至第五年 | - | 5,410 |
| | 5,410 | 12,334 |
| 未賺取未來財務收入 | | |
| 一年以內 | (96) | (371) |
| 第二至第五年 | - | (96) |
| | (96) | (467) |
| 分租應收賬款淨額 | | |
| 一年以內 | 5,314 | 6,553 |
| 第二至第五年 | - | 5,314 |
| | 5,314 | 11,867 |

14 衍生資產及負債

本集團面對貨運租金、燃料價格、利率以及匯率波動的風險。以下概括本集團所運用的衍生工具以管理相關風險及此等工具的公平值級別。

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

公平值級別

- 級別1：相同資產或負債在活躍市場的報價（未經調整）。
- 級別2：計量資產或負債的輸入資料不屬於級別1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。
- 級別3：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）。

| 千美元 | 2020年6月30日 | | 2019年12月31日 | |
|----------------|---------------|-----------------|--------------|-----------------|
| | 資產 | 負債 | 資產 | 負債 |
| 非流動 | | | | |
| 現金流量對沖 | | | | |
| 利率掉期合約 (a) | - | (9,735) | 235 | (1,990) |
| 遠期外匯合約 (b)(i) | - | (9,085) | - | (9,128) |
| 不符合對沖會計法的衍生工具 | | | | |
| 燃料掉期合約 (c) | 9,087 | (6,521) | 1,229 | (1,967) |
| 遠期外匯合約 (b)(ii) | 48 | - | - | (5) |
| | 9,135 | (25,341) | 1,464 | (13,090) |
| 流動 | | | | |
| 現金流量對沖 | | | | |
| 利率掉期合約 (a) | - | (344) | - | (96) |
| 不符合對沖會計法的衍生工具 | | | | |
| 燃料掉期合約 (c) | 16,122 | (15,437) | 2,495 | (1,841) |
| 貨運期貨協議 (d) | 36 | (7) | - | - |
| | 16,158 | (15,788) | 2,495 | (1,937) |
| 總額 | 25,293 | (41,129) | 3,959 | (15,027) |

(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

若干借貸乃按浮動利率計息，而浮動利率可能波動，因此本集團透過訂立利率掉期合約以管理該等風險。

| 生效日期 | 名義金額 | 掉期詳情 | 屆滿日期 |
|--------------------------------|---------------------------|------------------------------------|-----------------------|
| 於2020年6月30日及2019年12月31日 | | | |
| 2019年6月及9月 | 按攤銷基準計算為 115,000,000美元 | 美元三個月倫敦銀行同業拆息 掉期定息年利率約1.5%至1.7% | 合約將於2026年5月 止期內屆滿 |
| 2018年12月 | 按攤銷基準計算為 40,000,000美元 | 美元六個月倫敦銀行同業拆息 掉期定息年利率約3.0% | 合約將於2025年6月 屆滿 |
| 2018年12月 | 按期末整付基準計算為 5,000,000美元 | 美元三個月倫敦銀行同業拆息 掉期定息年利率約2.9% | 合約將於2025年6月 屆滿 |
| 2013年12月及 2018年6月 | 按攤銷基準計算為 117,000,000美元 | 美元三個月倫敦銀行同業拆息 掉期定息年利率約2.0%至2.1% | 合約將於2021年12月 止期內屆滿 |
| 2017年2月 | 按攤銷基準計算 為9,000,000美元 | 美元一個月倫敦銀行同業拆息 掉期定息年利率約1.8% | 合約將於2022年1月 屆滿 |

(b) 遠期外匯合約

本集團大部分營運公司的功能貨幣為美元，乃因我們大多數交易以此貨幣計值。

(i) 符合對沖會計法為現金流量對沖的遠期外匯合約

於2020年6月30日，本集團持有的未完成遠期外匯合約主要為購買約355,700,000丹麥克朗（2019年12月31日：420,800,000丹麥克朗），並同時出售約63,300,000美元（2019年12月31日：75,000,000美元）。此等合約將於2023年8月止期內屆滿。本集團持有以丹麥克朗計值的長期銀行借貸，到期日為2023年8月。為對沖外匯的潛在波動風險，本集團訂立年期配合該等長期銀行貸款的償還時間表的遠期外匯合約。

(ii) 未符合對沖會計法的遠期外匯合約

於2020年6月30日，本集團擁有尚未完成之遠期外匯合約，購買約1,600,000美元（2019年12月31日：2,000,000美元），並同時出售約2,200,000澳元（2019年12月31日：2,800,000澳元），作對沖以澳元計值的收入的潛在波動風險。此等合約將於2022年6月止期內屆滿。

(c) 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**

本集團訂立燃油、低硫燃油及船用輕柴油的燃料掉期合約，以管理與本集團之定額租金貨運合約承擔有關之燃料價格波動的風險。

本集團亦利用燃料掉期合約，為若干已裝配硫淨化器的超靈便型乾散貨船之部分估計燃料耗用量，鎖定低硫與高硫燃料之間的現行遠期差價。由於差價已顯著收窄，所有合約已於2020年上半年平倉以鎖定收益。

於2020年6月30日本集團擁有尚未完成之燃料掉期合約如下：

| 合約類型 | 燃料種類 | 數量 (公噸) | 平均合約價格 (美元) | 平均市值價格 (美元) | 至以下期內屆滿 |
|---------------------|-------|---------|----------------|----------------|----------|
| 於2020年6月30日 | | | | | |
| 買入 | 燃油 | 111,990 | 281 | 238 | 2022年12月 |
| 買入 | 低硫燃油 | 104,710 | 337 | 328 | 2022年12月 |
| 買入 | 船用輕柴油 | 158,620 | 420 | 364 | 2022年12月 |
| 賣出 | 燃油 | 103,710 | 211 | 240 | 2022年12月 |
| 賣出 | 低硫燃油 | 103,698 | 439 | 327 | 2022年12月 |
| 賣出 | 船用輕柴油 | 50,793 | 564 | 383 | 2022年12月 |
| 於2019年12月31日 | | | | | |
| 買入 | 燃油 | 103,570 | 281 | 276 | 2022年12月 |
| 買入 | 低硫燃油 | 2,550 | 480 | 566 | 2020年3月 |
| 買入 | 船用輕柴油 | 58,470 | 564 | 593 | 2021年12月 |
| 賣出 | 低硫燃油 | 56,142 | 457 | 493 | 2021年12月 |
| 賣出 | 船用輕柴油 | 49,500 | 571 | 558 | 2022年12月 |

(d) 貨運期貨協議**我們的貨運期貨協議概不符合對沖會計處理方法**

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合約承擔風險的方法。

於2020年6月30日，本集團擁有尚未完成之貨運期貨協議如下：

| 合約類型 | 指數 | 數量 (日) | 合約日均價格 (美元) | 至以下期內屆滿 |
|--------------------|------------------|--------|-------------|---------|
| 於2020年6月30日 | | | | |
| 買入 | BSI ¹ | 15 | 9,650 | 2020年9月 |
| 賣出 | BSI | 75 | 9,530 | 2020年9月 |

¹ 「BSI」指波羅的海超靈便型乾散貨船指數。

於2019年12月31日，本集團概無尚未完成之貨運期貨協議。

15 應收貿易賬款及其他應收款項

| 千美元 | 2020年 6月30日 | 2019年 12月31日 |
|--------------|----------------|-----------------|
| 非流動 | | |
| 預付款項 (a) | 7,852 | 25,487 |
| 流動 | | |
| 應收貿易賬款總額 | 33,534 | 49,669 |
| 減：減值撥備 | - | - |
| 應收貿易賬款淨額 (b) | 33,534 | 49,669 |
| 其他應收款項 | 18,637 | 20,533 |
| 預付款項 | 13,819 | 12,512 |
| | 65,990 | 82,714 |

由於應收貿易賬款及其他應收款項於短期內到期，故其賬面值與其公平值相若。

(a) 預付款項

預付款項包括為安裝壓倉水處理系統及入塢開支的已付分期付款。於2019年，此等款項亦包括為購置貨船的已付訂金及為安裝硫淨化器的已付分期付款。

(b) 應收貿易賬款淨額

應收貿易賬款淨額按發票日期計算的賬齡如下：

| 千美元 | 2020年 6月30日 | 2019年 12月31日 |
|--------|----------------|-----------------|
| 30日或以下 | 25,793 | 38,265 |
| 31-60日 | 1,705 | 3,346 |
| 61-90日 | 1,613 | 2,777 |
| 90日以上 | 4,423 | 5,281 |
| | 33,534 | 49,669 |

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後及最終確定港口開銷、逾期索償或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。

16 現金及存款

| 千美元 | 2020年 6月30日 | 2019年 12月31日 |
|-----------------|----------------|-----------------|
| 銀行及庫存現金 | 59,778 | 27,152 |
| 銀行存款 | 256,263 | 173,092 |
| 現金及存款總額 | 316,041 | 200,244 |
| 現金及現金等價物 | 310,960 | 200,193 |
| 定期存款 | 5,030 | - |
| 現金及存款 | 315,990 | 200,193 |
| 列入非流動資產的有限制銀行存款 | 51 | 51 |
| 現金及存款總額 | 316,041 | 200,244 |

現金及存款主要以美元計值，由於該等資產於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

第12頁
資金



17 應付貿易賬款及其他應付款項

| 千美元 | 2020年 6月30日 | 2019年 12月31日 |
|-------------|----------------|-----------------|
| 非流動 | | |
| 預收款項 | 1,339 | 1,771 |
| 計提費用及其他應付款項 | - | 352 |
| | 1,339 | 2,123 |
| 流動 | | |
| 應付貿易賬款 | 45,631 | 61,408 |
| 計提費用及其他應付款項 | 55,475 | 54,460 |
| 預收款項 | 30,022 | 28,081 |
| | 131,128 | 143,949 |

由於應付貿易賬款及其他應付款項於短期內到期，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 | 2020年 6月30日 | 2019年 12月31日 |
|--------|----------------|-----------------|
| 30日或以下 | 39,765 | 56,963 |
| 31-60日 | 506 | 451 |
| 61-90日 | 866 | 275 |
| 90日以上 | 4,494 | 3,719 |
| | 45,631 | 61,408 |

18 長期借貸

| 千美元 | 2020年 6月30日 | 2019年 12月31日 |
|------------|------------------|-----------------|
| 非流動 | | |
| 銀行貸款 (a) | 669,014 | 548,169 |
| 可換股債券 (b) | 161,786 | 160,705 |
| 其他借貸 (c) | 24,735 | 27,227 |
| | 855,535 | 736,101 |
| 流動 | | |
| 銀行貸款 (a) | 158,610 | 120,014 |
| 其他借貸 (c) | 6,606 | 7,036 |
| | 165,216 | 127,050 |
| 總計 | 1,020,751 | 863,151 |

長期借貸的公平值乃使用本集團於同類金融工具享有的當時市場利率將日後合約現金流量折現而估計，並屬公平值級別2。有關各公平值級別的定義，請參閱附註14。



(a) 銀行貸款

本集團的銀行貸款由有抵押及無抵押的銀行貸款組成。於2020年6月30日，若干銀行貸款，包括其中下列抵押：

- 賬面淨值為1,568,525,000美元(2019年12月31日：1,702,308,000美元)的若干自有貨船的按揭；及
- 貨船收入及保險的轉讓。

此等銀行貸款的還款期如下：

| 千美元 | 2020年 6月30日 | 2019年 12月31日 |
|--------|----------------|-----------------|
| 一年以內 | 158,610 | 120,014 |
| 第二年 | 119,377 | 70,209 |
| 第三至第五年 | 374,891 | 183,107 |
| 第五年以後 | 174,746 | 294,853 |
| | 827,624 | 668,183 |

(b) 可換股債券

| 千美元 | 2020年6月30日 | | 2019年12月31日 | |
|-------------------|------------|---------|-------------|---------|
| | 面值 | 負債部分 | 面值 | 負債部分 |
| 於2025年到期，年票息3.00% | 175,000 | 161,786 | 175,000 | 160,705 |

可換股債券之賬面值與其公平值相若。

| 主要條款 | |
|-----------------------|--|
| 發行規模 | 175,000,000美元 |
| 發行日期 | 2019年12月10日 |
| 到期日 | 2025年12月10日(發行起計約6年) |
| 票息—現金開支 | 年利率3.00%，須每半年期末於6月10日及12月10日支付 |
| 實際利率 | 4.68%，自損益表扣除 |
| 贖回價 | 100% |
| 轉換為股份的換股價 | 2.34港元(由2020年4月17日起生效)(附註) |
| 由債券持有人選擇轉換 | 持有人可於2020年1月20日或之後隨時換股 |
| 債券持有人按本金額的100%贖回之認沽日期 | 於2023年12月10日(發行起計約4年)，每名債券持有人將有權要求本集團贖回全部或部分債券。由於此乃無條件的認沽權，因此會計準則要求本集團將可換股債券之認沽日期視為到期日 |

附註：換股價須根據預先釐定的調整計算方法，就本公司所派付的現金股息(如有)而調整。倘本集團宣派股息，該調整將於股份除息後首個交易日生效。

(c) 其他借貸

本集團於2020年6月30日的其他借貸涉及七艘(2019年12月31日：七艘)合計賬面淨值為83,653,000美元(2019年12月31日：98,260,000美元)的自有貨船，其已出售並同時以光船租賃方式租回。根據租賃條款，本集團有選擇權於租賃期內以預先議定的時間購買該等貨船，並須於各項租賃屆滿時購買該等貨船。由於倘出現違約情況，租賃貨船的權利將轉歸出租人，故有關借貸實際上已獲得抵押。

該等其他借貸的還款期如下：

| 千美元 | 2020年 6月30日 | 2019年 12月31日 |
|--------|----------------|-----------------|
| 一年以內 | 6,606 | 7,036 |
| 第二年 | 10,891 | 6,883 |
| 第三至第五年 | 13,844 | 20,344 |
| | 31,341 | 34,263 |

19 租賃負債

| 千美元 | 2020年 | 2019年 |
|--------|----------|----------|
| 於1月1日 | 92,907 | 130,459 |
| 添置 | 9,818 | 13,729 |
| 還款 | (21,069) | (21,368) |
| 租賃修改 | 38 | - |
| 匯兌差額 | (107) | 168 |
| 於6月30日 | 81,587 | 122,988 |
| 非流動 | 48,261 | 77,818 |
| 流動 | 33,326 | 45,170 |
| | 81,587 | 122,988 |

租賃負債的還款期如下：

| 千美元 | 2020年 6月30日 | 2019年 6月30日 |
|--------|----------------|----------------|
| 一年以內 | 33,326 | 45,170 |
| 第二年 | 17,879 | 33,620 |
| 第三至第五年 | 28,521 | 39,331 |
| 第五年以後 | 1,861 | 4,867 |
| | 81,587 | 122,988 |

所有租賃的現金流出總額為155,700,000美元(2019年：224,400,000美元)。

20 股本

| | 2020年 | | 2019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 | 4,713,396,510 | 47,039 | 4,532,519,114 | 45,205 |
| 以貨船代價股份發行之股份 (a) | 51,793,762 | 518 | 101,014,125 | 1,010 |
| 以有限制股份獎勵授出予僱員之股份 (b) | 6,358,000 | 1,029 | 6,614,000 | 1,406 |
| 於有限制股份獎勵授出後發行之股份 (b) | 23,186,000 | 232 | 25,592,000 | 256 |
| 股份獎勵計劃受託人購入的股份 (b) | (5,863,000) | (929) | (5,966,000) | (1,279) |
| 於有限制股份獎勵失效後轉回受託人之股份 (b) | - | - | (177,000) | (32) |
| 於6月30日 | 4,788,871,272 | 47,889 | 4,659,596,239 | 46,566 |

本公司於2019年6月30日之已發行股本為4,659,773,239股，與上表列示股份數目的差額為177,000股。此乃由受託人持有與有限制股份獎勵有關的股份，金額為32,150美元，此差額於股本中扣減。

(a) 以貨船代價股份發行之股份

於2019年9月17日，本集團就收購四艘貨船訂立貨船合約，總購買代價73,800,000美元透過結合：(i)向賣方以發行價為每股1.80港元發行105,912,033股股份(「貨船代價股份」)合共24,400,000美元；及(ii)現金49,400,000美元所支付。於2019年下半年，本集團於獲交付兩艘貨船後發行合計54,118,271股份。於2020年，本集團獲交付餘下兩艘貨船時發行合計51,793,762股股份。

於2018年5月14日，本集團就收購另外四艘貨船訂立合約，總購買代價88,500,000美元透過結合：(i)向賣方以發行價為每股2.036港元發行170,760,137股股份(「貨船代價股份」)合共44,300,000美元；及(ii)現金44,200,000美元所支付。於2018年，本集團獲交付兩艘貨船時發行合計69,746,012股股份，而於2019年上半年，本集團獲交付餘下兩艘貨船時發行合計101,014,125股股份。

於2018年5月14日及2019年9月17日的收市股價分別為2.10港元及1.77港元。

(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或發行予受託人，由受託人代承授人持有利益。於股份歸屬前，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予承授人收取股息權利除外)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，並可用於未來授出的股份獎勵。於股份歸屬前，向承授人就其所獲授的股份而支付的股息會視作為僱用開支，並直接於損益表中扣除。

(b) 有限制股份獎勵(續)

期內未歸屬有限制股份獎勵的數目變動如下：

| 千股 | 2020年 | 2019年 |
|--------|---------|---------|
| 於1月1日 | 81,690 | 76,930 |
| 已授出 | 29,544 | 32,206 |
| 已失效 | - | (177) |
| 已歸屬 | - | (1,842) |
| 於6月30日 | 111,234 | 107,117 |

有限制股份獎勵的公平值乃根據授出日期的收市股價釐定。於期內授出的股份的公平值為每股1.50港元(2019年：1.61港元)。

已授出股份獎勵的來源及其導致股本及股份溢價與員工福利儲備之間的相對變動如下：

| | 截至6月30日止六個月 | | | |
|-----------------------------------|---------------|-------------|---------------|-------------|
| | 2020年 | | 2019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 |
| 已授出股份獎勵的來源 | | | | |
| 發行股份 | 23,186,000 | 232 | 25,592,000 | 256 |
| 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 | 5,863,000 | 929 | 5,966,000 | 1,279 |
| 自受託人所持股份轉讓的股份 | 495,000 | 100 | 648,000 | 127 |
| | 29,544,000 | 1,261 | 32,206,000 | 1,662 |

未歸屬有限制股份獎勵於2020年6月30日的授出日期及歸屬日期如下：

| 授出日期 | 未歸屬 股份獎勵數目 | 於以下年度歸屬 | | | |
|------------|---------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 2020年下半年 | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 2017年1月27日 | 23,992,000 | 23,992,000 | - | - | - |
| 2017年5月26日 | 280,000 | 280,000 | - | - | - |
| 2017年8月21日 | 1,149,000 | 1,149,000 | - | - | - |
| 2018年1月26日 | 24,194,000 | 1,562,000 | 22,632,000 | - | - |
| 2019年1月25日 | 32,075,000 | 2,230,000 | 2,230,000 | 27,615,000 | - |
| 2020年1月24日 | 29,544,000 | - | 643,000 | 643,000 | 28,258,000 |
| | 111,234,000 | 29,213,000 | 25,505,000 | 28,258,000 | 28,258,000 |

21 未經審核簡明綜合現金流量表附註

(a) 除稅前(虧損)/溢利與經營業務產生的現金對賬表

| 千美元 | 截至6月30日止六個月 | |
|-----------------------|-------------|---------|
| | 2020年 | 2019年 |
| 除稅前(虧損)/溢利 | (221,874) | 8,833 |
| 已就以下各項作調整： | | |
| 資產及負債調整 | | |
| 貨船減值 | 198,203 | - |
| 貨船及其他物業、機器及設備之折舊 | 67,447 | 61,057 |
| 使用權資產之折舊 | 17,090 | 17,840 |
| 不符合對沖會計法的衍生工具之未變現收益淨額 | (3,417) | (8,611) |
| 出售持作出售資產之虧損 | 1,009 | 174 |
| 撥回出售開支撥備 | - | (367) |
| 租賃開支扣減 | - | 24 |
| 資本及資金調整 | | |
| 以股權支付的補償 | 3,214 | 2,995 |
| 業績調整 | | |
| 財務開支淨額 | 18,094 | 19,021 |
| 匯兌(收益)/虧損淨額 | (341) | 207 |
| 營運資金變化前的除稅前溢利 | 79,425 | 101,173 |
| 存貨的減少/(增加) | 16,239 | (3,194) |
| 應收貿易賬款及其他應收款項的減少/(增加) | 16,547 | (7,269) |
| 應付貿易賬款及其他應付款項的(減少)/增加 | (14,127) | 2,338 |
| 經營業務產生的現金 | 98,084 | 93,048 |

(b) 重大非現金交易

有關通過發行新股份以購買貨船的非現金交易，詳情請參閱附註20(a)。

22 承擔

(a) 資本承擔

| 千美元 | 2020年 6月30日 | 2019年 12月31日 |
|-------------------|----------------|-----------------|
| 已訂約但未確認為負債－貨船設備合約 | 2,467 | 59,804 |

截至2019年12月31日，此款項亦包括購置三艘貨船的資本承擔。

(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短期租賃、低值資產租賃及於本報告日尚未開始的租賃。

該等租賃的未來累計最低租賃付款如下：

| 千美元 | 貨船 | 土地及樓宇 | 總計 |
|--------------|--------|-------|--------|
| 於2020年6月30日 | | | |
| 一年以內 | 43,294 | 9 | 43,303 |
| 第二年至第五年 | 16,234 | 5 | 16,239 |
| | 59,528 | 14 | 59,542 |
| 於2019年12月31日 | | | |
| 一年以內 | 35,408 | 20 | 35,428 |
| 第二年至第五年 | 32,580 | 4 | 32,584 |
| 第五年以後 | 2,791 | – | 2,791 |
| | 70,779 | 24 | 70,803 |

(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 | 2020年 6月30日 | 2019年 12月31日 |
|---------|----------------|-----------------|
| 一年以內 | 10,366 | 13,241 |
| 第二年至第五年 | 26,298 | 26,298 |
| 第五年以後 | 7,543 | 10,801 |
| | 44,207 | 50,340 |

本集團出租貨船的租賃年期於1年至6年內屆滿，而其主要來自一艘超巴拿馬型貨船的收入為40,400,000美元（2019年12月31日：43,700,000美元）。

23 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）如下：

主要管理層薪酬（包括董事酬金）

| 千美元 | 截至6月30日止六個月 | |
|----------|-------------|-------|
| | 2020年 | 2019年 |
| 董事袍金 | 344 | 303 |
| 薪金及花紅 | 1,516 | 1,596 |
| 以股權支付的補償 | 652 | 652 |
| 退休福利開支 | 3 | 3 |
| | 2,515 | 2,554 |

24 或然負債及或然資產

於2020年6月30日及2019年12月31日，本集團並無重大或然負債及或然資產。

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20至35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2020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，以及主要會計政策概要和其他附註解釋。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

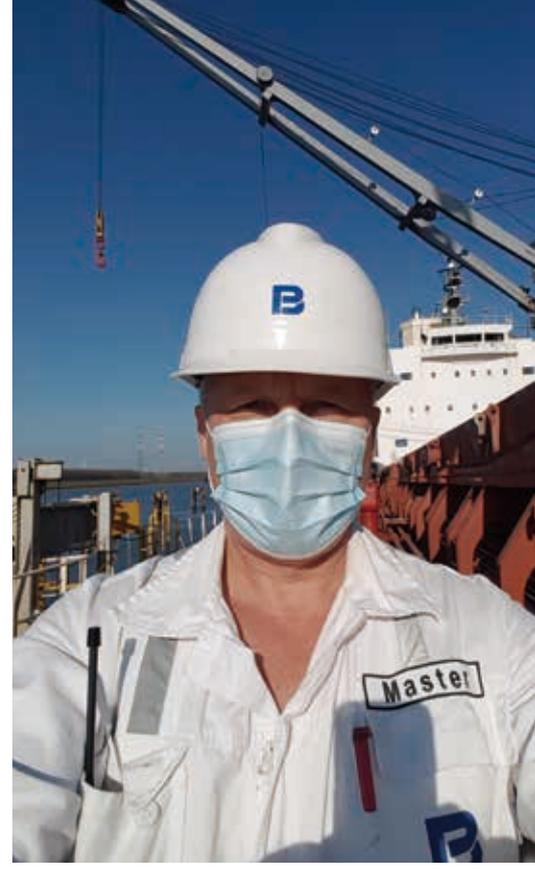
按照我們的審閱，我們並無發現任何事項，令我們相信 貴集團的中期財務資料未有在各重大方面根據香港會計準則第34號「中期財務報告」擬備。



羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港，2020年7月30日



我們的海上英雄， 在新型冠狀病毒疫情肆虐下， 堅守崗位，努力不懈

#CopingWithCovid-19





Pacific Basin

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

電話: +852 2233 7000
傳真: +852 2865 2810

www.pacificbasin.com



請掃描此處進入本公司網站

關注我們



概念及設計: emperorworks
製作: 資本財經印刷有限公司
* 僅供識別