



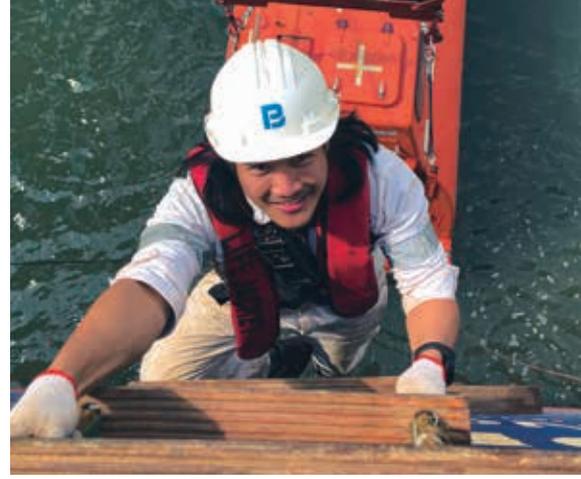
Pacific Basin



太平洋航運
中期報告2021
股份代號：2343

東風浩蕩
揚帆千里

#WithYouForTheLongHaul



卓越團隊成就完善服務

由我們的海上英雄在疫情期間為客戶提供無間的服務，以至我們的岸上員工為我們的貨船和船員提供支援並管理客戶關係，太平洋航運團隊的堅毅和實力是我們的成功關鍵。



Rolando Nioko

總工程師

對我來說，成功是維持團隊融洽，並確保所有機器處於可靠安全的運作狀態，以及時刻遵守太平洋航運的管理系統和政策。在我15年的航海歲月中，全賴與船上的隊員以及岸上的同事和客戶建立良好、互信的關係，得以克服種種挑戰。特別是在新型冠狀病毒疫情肆虐全球的艱困環境當中，我的團隊和我互勵共勉，發揮專業精神，並時刻恪守安全營運操作。我們一直以來同心協力，堅守太平洋航運的價值觀並發揮團隊精神，全力以赴為客戶提供卓越和完善的服務。



Wu Xizhan

船隊經理

可靠技術和優秀船員是商業上致勝的關鍵。在注重安全和日常貨船技術管理的前提下，我的團隊和我與船員緊密合作，以確保安全性及高度的可用性，好讓我們的貨船能隨時營運。儘管我們的定期實體貨船檢查工作受到全球疫情所影響，但我們對安全、合規和服務的可靠性絕無絲毫鬆懈，我們透過遙距檢查以及與當地服務供應商密切合作，確保我們的貨船繼續得到良好的保養，並可隨時滿足世界各地客戶的貨運需要。



Yoyo Chu

奧克蘭貨船租賃總經理

我的團隊和我無間地與客戶接觸，致力爭取他們的貨運訂單，並協調最佳的服務，令太平洋航運成為客戶的首選及長期的貨運合作夥伴。在全球疫情肆虐下，確保客戶完全稱心滿意並非易事，但這也為我們提供了一個脫穎而出的機會。我們的紐西蘭團隊經驗豐富、反應敏銳，輔以最新的信息技術以及以全球辦事處網絡的高效團隊合作模式，使我們能夠為客戶提供靈活的方案，滿足他們不斷變化以及受到疫情干擾的貨運需求。我們致力因應不斷轉變的市況而靈活運作。

客戶對我們的嘉許



你們在新型冠狀病毒疫情期間維持一絲不苟的出色表現。太平洋航運保持一貫的優秀服務水平。毫無疑問，你們是我們最喜歡並肩合作的最佳船東，是我們可以信賴、具競爭力的合作夥伴。



共邁遠途

我們致力成為以建立和維持長期關係為先的客戶首選合作夥伴。在這周期性的行業裏，太平洋航運能向客戶提供多項在船隊規模和質量以及網絡覆蓋範圍以外的優越條件，如：

- 我們的財務實力及韌力
- 我們履行承諾的能力及誠意
- 我們對貨品的專業知識，加上提供世界級服務的能力，能安全及可靠地運送客戶的貨物
- 我們的員工充滿熱忱，竭誠服務，並上下一心，確保客戶獲得最滿意的服務

我們的願景是成為乾散貨船船東及營運商的翹楚，以及客戶及其他持份者的首選夥伴

我們的使命是透過不斷優化我們的業務模式、服務及所有經營行為，在我們的領域中做到最好

於2021年上半年，乾散貨運市場增長至十多年來的最高水平。現時的市況正是我們一直用心經營，整裝以待的機遇。造就我們實現出色回報，2021年及以後的前景依然樂觀。

目錄

業務回顧

02	業務摘要
03	財務概要
04	行政總裁報告
08	市場回顧
10	我們的表現
12	核心業務貨船開支
13	資金
16	可持續發展
19	企業管治
21	其他資料

財務報表

23	集團表現分析
24	財務報表
28	財務報表附註
40	核數師審閱報告

我們的船隊

我們龐大的優秀核心船隊讓我們享有明顯的營運槓桿優勢。

	自有 ²	長期租賃	營運貨船 ¹		總計	總載重噸 (百萬噸) 自有	平均船齡 自有
			小計	短期租賃 ³			
	成本大致固定		成本跟隨市場波動				
 小靈便型	77	12	89	34	123	2.60	11.9
 超靈便型(包括超大靈便型)	41	4	45	95	140	2.38	9.1
 超巴拿馬型	1	0	1	0	1	0.12	10.0
總計	119	16	135	129	264	5.10	10.9

¹ 於2021年6月30日

² 上述已包括一艘已購入並已於7月交付的小靈便型乾散貨船及一艘已購入並預期將於2021年第四季度交付的超大靈便型乾散貨船

³ 於2021年6月營運的短期及與指數掛鈎的貨船之平均數目

本年度的開首勢頭強勁

我們的自有船隊在過去的9年顯著壯大，我們已整裝待發，把握乾散貨運市場重回強勁水平的機遇。



119
艘自有貨船
(合共營運約264艘貨船)



1,590次
貨物運送
已於2021年上半年完成

160.1
百萬美元
淨溢利

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

 連結至我們的2020年可持續發展報告的相關詳情

 重要關鍵績效指標



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

由於乾散貨運租金持續強勁增長，我們錄得13年來最佳的半年度業績，而董事會宣派中期股息14港仙

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淨收入分別為

14,380美元及
18,260美元

我們的9,080日營運活動產生強勁的日均利潤

1,320美元(淨值)

我們的可動用流動資金總額增加至

417.1百萬美元

(現金及已承諾融資)
淨負債比率為31%

船隊

我們於年內至今已獲交付兩艘現代化二手小靈便型乾散貨船及五艘超大靈便型乾散貨船(另有一艘將於第四季度獲交付)，而我們已出售四艘較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船

自有船隊將為119艘貨船及合共營運約270艘貨船，規模是我們所曾控制的船隊之冠

我們已提高超靈便型乾散貨船在船隊的比重，現正受惠於這些較大型貨船在強勁市場中享有的較大租金上升空間

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船於2021年第三季度的貨船日數中，分別已有76%及81%按日均租金20,800美元及31,310美元(淨值)訂約

展望

我們於6月錄得歷來最強勁的月度基本業績。我們於7月及8月的絕大部分收租日數中，已經以更可觀的按期租合約對等基準的日均租金訂約，我們預計持續的穩健需求和全球船隊增長放緩將推動2021年下半年的平均乾散貨運租金高於上半年。

在短期內，我們預計市場貨船供應緊張的情況將持續，北半球穀物出口季節即將開始，通常會推動第三季度的貨運租金。儘管疫情的未來發展和支持政策的持續性存在變數，但今年餘下時間的乾散貨運需求預計將更為廣泛及繼續受惠於經濟刺激措施和基礎設施項目。

我們看好乾散貨運市場的長遠前景。乾散貨船訂單處於歷史低位，我們相信供應增長可望保持在適度水平，因為減碳法規將導致使用傳統燃油引擎的新建造貨船之預期經濟壽命縮短，令業界對訂購新貨船意欲大減，而隨著國際海事組織的法規於2023年實施，將迫使貨船減速航行。

我們龐大的核心船隊及超靈便型乾散貨船在船隊的佔比提升，加上我們以客為先的業務模式、高效的成本架構和實力強大的團隊，讓我們能夠為客戶提供業內首屈一指的服務及表現，整裝待發，把握強勁市況的機遇。

財務概要

2021年上半年乾散貨運市場持續上揚，本集團於期內錄得150,400,000美元的基本溢利。

244.6百萬美元
稅息折舊及攤銷前溢利¹

150.4百萬美元
基本溢利

160.1百萬美元
淨溢利

28%
股本回報率

	2021年 6月30日 百萬美元	2020年 6月30日 百萬美元	2020年 12月31日 百萬美元
業績			
營業額	1,142.0	681.5	1,470.9
按期租合約對等基準的收入總額	712.2	329.9	768.3
稅息折舊及攤銷前溢利 ¹	244.6	79.2	184.7
基本溢利／（虧損） KPI	150.4	(26.6)	(19.4)
股東應佔溢利／（虧損）	160.1	(222.4)	(208.2)
資產負債表			
資產總額	2,300.2	2,320.7	2,189.5
現金及存款總額	227.0	316.0	234.8
已承諾可動用流動資金	417.1	349.5	362.5
借貸淨額	539.5	704.8	629.1
股東權益	1,229.4	1,044.3	1,064.5
資本承擔	29.9	2.5	71.3
現金流量			
經營	221.1	96.9	219.6
投資	(98.3)	(86.7)	(92.1)
融資	(132.2)	100.6	(101.6)
現金及現金等價物淨變動（不包括定期存款）	(9.4)	110.8	25.9
每股數據			
每股基本盈利	港仙 26.4	港仙 (37.1)	港仙 (34.5)
股息 KPI	14.0	-	-
經營業務產生的現金	36.4	16.2	36.4
股東權益	198	169	172
期末股價	3.13港元	1.13港元	1.46港元
期末市值	151億港元	54億港元	70億港元
比率			
淨溢利率	14%	(33%)	(14%)
平均股本回報率（按年計算）	28%	(36%)	(18%)
股東總回報率	114%	(30%)	(10%)
借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI	31%	41%	37%
借貸淨額相對股東權益比率	44%	67%	59%
利息覆蓋率 KPI	16.0倍	4.3倍	5.1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、燃料掉期合約遠期之平倉收益及未變現衍生工具收支。

行政總裁報告

現時的市況正是我們一直用心經營，整裝以待的機遇。造就我們實現出色回報，2021年及以後的前景依然樂觀。



我們錄得13年來最佳的半年度業績，而第三季度的已訂約租金更為強勁

於2021年上半年，本集團錄得基本溢利150,400,000美元，淨溢利160,100,000美元，稅息折舊及攤銷前溢利244,600,000美元及28%的穩健股本回報率。每股盈利為26.4港仙，董事會已宣派中期股息每股14港仙，符合我們派發不少於淨溢利50%的股息政策。

第24頁
財務報表



雖然這是我們於13年來最強勁的半年度業績，但這盈利是由期初逐步改善的。

我們單計6月份的基本業績為53,000,000美元，是公司歷來最佳的單月基本業績。我們於7月及8月的絕大部分收租日數中，已經以更可觀的按期租合約對等基準的日均租金訂約，而我們核心船隊的開支則大致固定。

我們的業績繼續改善，主要得力於：

- 貨運市場租金上升
- 航程的執行由訂約計隔一至三個月
- 租金較低的貨運合約逐漸到期
- 我們擁有更大規模的核心船隊，其貨船開支大致固定
- 超靈便型乾散貨船在船隊中的比例上升，因此受惠於其在強勁市況中較大的租金上升空間，及
- 我們的營運活動在第二季度表現更強勁。這是我們在岸上和船上的團隊一直用心經營，整裝以待的強勁市況，現在終見成果，確實令人甚為鼓舞。

我們大型的核心業務是我們盈利能力的主要原動力，其開支大致上固定，而我們的營運活動也有不俗的貢獻，特別是在第二季度錄得強勁的利潤。我們於上半年的9,080日營運活動中產生日均利潤1,320美元(淨值)，這項出色表現印證太平洋航運團隊在快速變化的市場中的營商能力。

我們的管理開支、財務開支及貨船營運開支仍然控制得宜及具競爭力，但主要因船員換班費用、隔離及其他疫情相關的船員開支增加，令我們以至整個航運業的貨船營運開支上升。

由於貨運市場走強及我們穩健的收入表現，我們的資產負債表繼續增強。於2021年6月30日，我們的可動用流動資金增加至417,100,000美元，而借貸淨額為539,500,000美元，是我們自有貨船的賬面淨值的31%，與去年年底相比下降6個百分點。

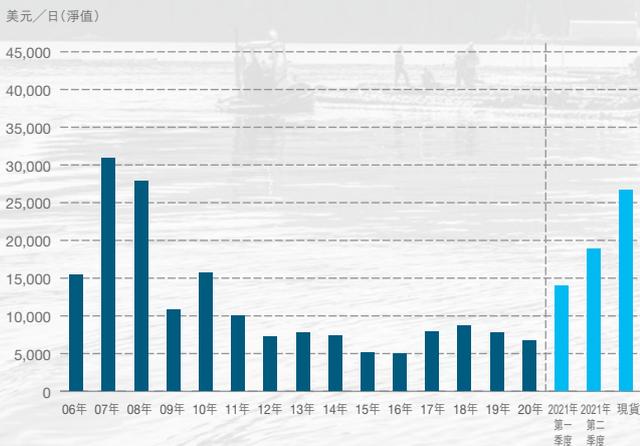
需求殷切是貨運租金走強的主要原因

我們經營的貨運市場租金上漲，主要由於對我們兩個最重要的商品類別—小宗散貨及穀物—的需求強勁。全球小宗散貨的指示性裝載量於2021年上半年按年上升13%，第一季度中國進口增長強勁，隨後在第二季度運往中國以外地區的小宗散貨裝載量增加，包括美國對鋼鐵、水泥和其他建築材料的強勁需求。小宗散貨的需求無論在地域上或以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。因此，根據全球國內生產總值增長6%的預測，加上多國繼續推行刺激經濟措施，今年餘下時間的小宗散貨需求依然樂觀。

期內的指示性穀物裝載量增長9%，這是受強勁的大豆貿易和中國大量進口玉米這個令人鼓舞的新趨勢所支持。北半球的穀物季節剛剛開始，黑海、歐洲和北美的出口

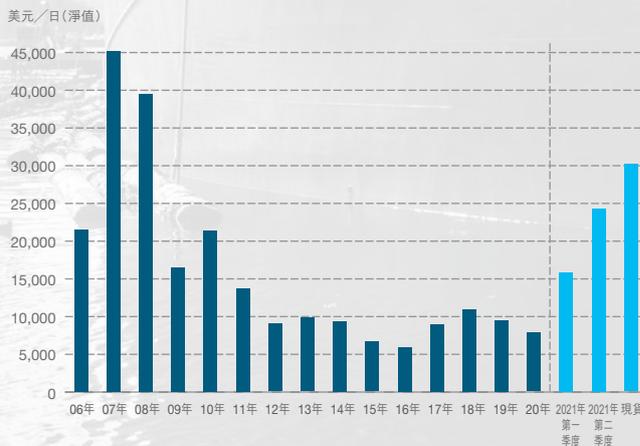
市場按期租合約對等基準的租金現時遠高於對上一次於2010年的強勁市況水平

小靈便型乾散貨船核心業務按期租合約對等基準的收入*



* 直至2017年末為波羅的海小靈便型乾散貨船指數28,000載重噸，自2018年起為波羅的海小靈便型乾散貨船指數38,000載重噸（經調整）

超靈便型乾散貨船核心業務按期租合約對等基準的收入#



直至2015年7月為波羅的海超靈便型乾散貨船指數52,000載重噸，自2015年8月起為波羅的海超靈便型乾散貨船指數58,000載重噸

漸增，這通常令第三季度成為全年當中乾散貨運最強勁的季度。長期穀物需求的原動力主要來自城市化、不斷擴大的中產階級和不斷改變的飲食習慣推動對肉類以至動物飼料的需求，而全球經濟增長則對長期穀物需求影響不大。

我們所經營的分部也略微受惠於因集裝箱運費異常強勁，令一些商品改由配備起重機的貨船運送，以及因港口擠塞、疫情和中國從更遠的地方(而非澳洲)進口煤炭所造成一些船隊效率不足的情況。

第8頁
市場回顧



乾散貨船的供應增長放緩而乾散貨船訂單處於歷史低位

雖然報廢量持續偏低，但由於新建造貨船交付量減少並將於2021年下半年及2022年進一步下降，供應增長已經放緩。儘管燃料價格上漲，貨運租金大幅上升令貨船於年內逐漸提高航速，但運力供應仍然緊張。

預計未來數年全球乾散貨船船隊的淨增長仍會低於需求增長，特別是我們所經營的分部，預示貨運租金的上揚。根據Clarksons的數據，乾散貨船訂單處於歷史低位，訂單量與其他航運界別相比也較小。

雖然歷來強勁的貨運租金會推動貨船的新訂單增加，但我們認為乾散貨船供應增長可望保持在適度水平，原因是：

- 減碳法規帶來不確定性及導致使用傳統燃油引擎的新建造貨船之預期經濟壽命縮短
- 從訂購到交付配備現有技術的貨船需要兩至三年的時間，進一步增加了技術和經濟方面的不確定性
- 配備新技術的貨船的出現及商業上可行性和建立全球的燃料基礎設施尚需數年時間
- 價格較低並可及時交付的二手貨船會是在目前的強勁市況下更具吸引力的投資，及
- 國際海事組織新的燃油效率法規於2023年實施，將引致貨船減速航行

整體乾散貨船訂單現時處於歷來最低水平



資料來源：Clarksons Research

較高機會維持較強勁的乾散貨運租金



大幅增長的自有船隊及超靈便型乾散貨船佔船隊的比例



* 已計入於2021年上半年購入及出售的貨船

二手貨船價值仍遠低於對上一次於2010年的強勁市況水平，儘管貨運租金遠高於當時的水平。我們相信二手貨船價值有進一步上升的空間，並繼續購置優質的二手貨船。

受惠於我們大力擴充自有船隊的策略

二手貨船的價值已經從去年年底的低點回升，但仍遠低於過去在強勁市況的水平。例如，10年船齡的小靈便型及超靈便型乾散貨船目前的價值僅為2010年時的70%左右，而目前的貨運租金約為2010年平均貨運租金的135%。我們相信二手貨船的價值有進一步上升空間，並繼續購置優質的二手貨船。

我們按照既定策略，自去年11月以來購入了六艘超大靈便型乾散貨船及兩艘38,000載重噸小靈便型乾散貨船，除了其中一艘超大靈便型乾散貨船外，其餘均已獲交付。我們已經策略性地提高超靈便型／超大靈便型乾散貨船於船隊中的比例，現正受惠於這些較大型貨船在強勁市況中享有的較大租金上升空間。

我們在去年12月和今年1月承諾出售的四艘船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船已於上半年交付予買方。

第1頁
船隊列表

連同尚未交付的一艘超大靈便型乾散貨船，我們擁有119艘優質貨船，它們極其適合我們的客戶和我們的貨運服務，目前正帶來非常吸引的回報。我們的自有貨船的平均船齡為10.9年，我們認為這是優化我們的資本回報的理想水平，並且既可享受有升值空間之餘，同時能盡量減低在逐步轉用新技術貨船的趨勢下所產生的剩餘價值風險。

連同租賃貨船，我們目前一共營運約270艘貨船，規模是我們歷來最大。

船員換班及其他新型冠狀病毒疫情問題對營運的影響

我們廣泛的業務連續性舉措，讓我們的業務在疫情期間一直全面運作。我們審慎管理因新型冠狀病毒疫情帶來的額外開支及延誤，儘管面對持續的船員換班限制和複雜性，我們向客戶提供的服務大致無間。

我們感激一眾船員，雖然針對新型冠狀病毒疫情的限制措施令他們留在船上的時間超出預期，但在疫情期間維持安全營運操作，盡展專業精神。

封面內頁
我們的卓越團隊

目前我們的船員中有70%在登船前已接種疫苗，我們對此接種率感到鼓舞，並正促進其他未接種疫苗的船員，在貨船停靠在接受船員前往其疫苗接種中心的港口(例如美國)時接種疫苗。

國際海事組織新的碳效能法規將引致貨船從2023年起降低航速

國際海事組織於2021年6月通過了推動技術和營運措施的全球法規，將自2023年1月起生效，目的是在這十年間確保每年提高現有貨船的碳效能。太平洋航運多年來已

一直採用同類型碳效能改進措施，因此我們的貨船將能夠從容遵守新規定。

第18頁
從容遵守國際海事組織及歐盟的新規定

7月中旬，歐盟委員會宣布，擬從2023年起將航運業納入歐盟排放交易體系(EU ETS)、對船用燃料徵稅以及實施降低碳密度的規定，以上目標或有助加快全球減碳進度，而相關規則有待進一步制訂。

我們將於2021年可持續發展報告中對國際海事組織及歐盟的法規作更詳細的審視，但目前可以預期，在中期內將導致貨船平均航速減慢，而設計不佳和較耗油的貨船將最受影響。我們相信這將提高太平洋航運在市場上相對同業的競爭力。

長遠而言，當低排放或零排放的小宗散貨貨船在商業上是可行，及所需的全球加油基礎設施到位時，我們將會投資於這些貨船。業界的研發工作已經迅速開展，以使零排放貨船在這十年內實現。太平洋航運亦支持並投入業界的討論，同時，我們不訂購使用傳統燃油引擎的新建造貨船。

中期內可能影響市場的因素

機會

- 中國工業生產保持強勁並持續增長及穀物消耗，帶動對乾散貨商品的需求
- 美國和世界其他地區在疫情後以及於刺激經濟政策推動下的復甦
- 為遵守排放規定及面對燃料開支上漲，營運航速減慢
- 由於減碳法規和未來貨船設計和替代燃料的不確定性，新建造貨船的訂單及交付量有限，造成供應緊張
- 由於環境法規越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

- 針對新型冠狀病毒疫情而擴大或持續採取的措施，影響全球經濟活動和乾散貨商品貿易
- 新建造乾散貨船的訂單過多，促使船隊淨增長上升
- 中國經濟增長放緩和減少刺激經濟措施，影響乾散貨船需求
- 關稅和保護主義推動本地生產卻以全球貿易作為代價
- 乾散貨船船隊效率不足和非常強勁的集裝箱市場等暫時性因素為乾散貨船需求帶來的輕微得益或會減少

下半年市場前景向好

國際貨幣基金組織於7月將其全球國內生產總值增長預測進一步上調至2021年的6%和2022年的4.9%，除了之前所預期的2021年下半年在疫苗推動下的復甦，更主要反映疫情及先進經濟體就新型冠狀病毒疫情所作出的刺激經濟措施等因素。這些經濟動力已經支持對乾散貨運的強勁需求，儘管疫情的未來發展和支持政策的持續性存在變數，我們預計利市可觀持續，特別是受惠於經濟刺激措施和基礎設施項目。

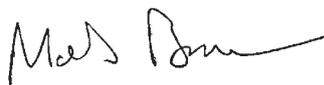
在短期內，隨著一般會推動第三季度貨運租金的北半球穀物出口季節即將開始，目前的市場貨船供應緊張狀況預計將會持續。我們預計下半年乾散貨船需求的持續強勁將由廣泛的因素所支持，而對中國的依賴較小。我們預計，對小宗散貨和穀物的持續穩健需求以及船隊增長放緩，將為2021年下半年帶來高於上半年的平均乾散貨運租金，這一點亦可見於我們第三季度的強勁訂約租金水平。我們目前的理想利潤水平將讓我們能夠通過派息回饋股東。

領導的變動

正如1月時所宣布，在出任行政總裁一職九年多後，本人將於7月底退休及返回祖國瑞典。本公司現時完全專注於其現已大幅壯大的核心小靈便型和超靈便型乾散貨船業務，擁有強大的團隊和高效的成本架構，並已整裝待發，把握強勁市況的神益。我感謝太平洋航運每一位岸上和船上的同事以及股東和所有持份者多年來的鼎力支持。對於能夠為太平洋航運效力，本人深感榮幸。

太平洋航運的行政總裁一職將由Martin Fruergaard先生於7月31日接任。Fruergaard先生擁有長久和傑出的海運經驗和卓越的領導能力，董事會和我對他加盟本公司感到振奮，深信在他出色的領導下，太平洋航運在小宗散貨分部的顯赫地位將繼續發展和壯大。本人深感欣慰。

最後，今天的太平洋航運由世界級的董事會和最優秀的團隊，以其擁有經驗豐富、辛勤工作和忠心耿耿的人才妥善管理，令公司成為所經營的分部領導者和客戶的首選貨運夥伴。



Mats Berglund

行政總裁

香港，2021年7月29日



Martin Fruergaard 於2021年7月31日接掌 行政總裁

Fruergaard先生在加入我們之前，曾在天然氣油輪船東和營運商Ultragas出任行政總裁達六年。此前，他在A.P. Moller-Maersk任職26年，曾任多個領導要職，包括馬士基乾散貨船公司(Maersk Bulk Carriers)的高級董事、馬士基油輪公司(Maersk Tankers)的高級副總裁和馬士基鑽井公司(Maersk Drilling)商務總裁。我們選任Fruergaard先生作為新行政總裁，是考慮到他在航運業的豐富經驗、管理和領導往績、對新技術和可持續發展的熱忱，以及他的品格和價值觀，令他極能配合太平洋航運未來發展所需。

市場回顧

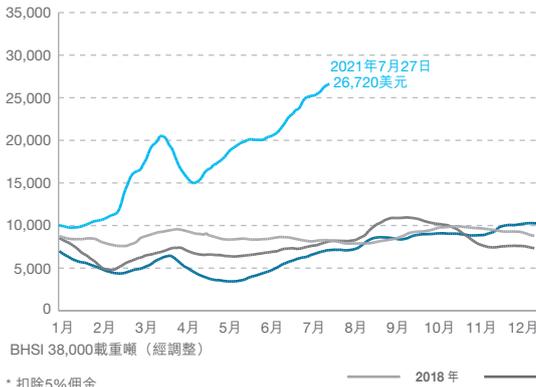
乾散貨運市場更見強勁

16,400美元 (淨值) ↑ 233% (按年)

BHSI 38,000載重噸 (經調整)
2021年上半年小靈便型乾散貨船現貨市場平均日均租金

小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

美元/日 (淨值)*



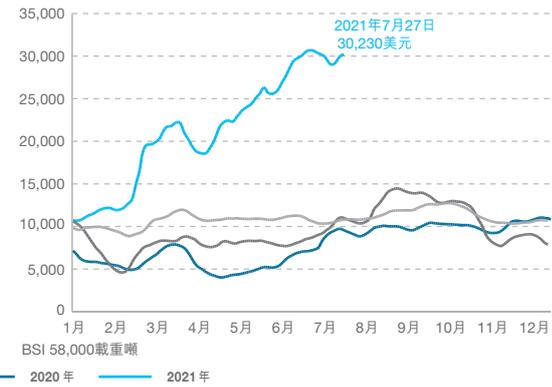
* 扣除5%佣金
資料來源：波羅的海交易所

19,960美元 (淨值) ↑ 248% (按年)

BSI 58,000 載重噸
2021年上半年超靈便型乾散貨船現貨市場平均日均租金

超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

美元/日 (淨值)*



* 扣除5%佣金
資料來源：波羅的海交易所

乾散貨運市場面對強勁而全面的需求

需求因素

2021年上半年的貨運市場受惠於商品需求的全面增長。初步數據顯示，期內全球乾散貨裝載量在數項因素支持下比去年同期增長8%。

中國對乾散貨進口的需求繼續強勁，這是因為建築業、製造業及工業產出增加(推動了小宗散貨及鐵礦石數量)，以及重建豬群(推動了穀物及大豆數量)。中澳之間的貿易緊張局勢導致中國從更遠的地方採購進口貨物，令噸位航距上升。

由於世界各地的刺激經濟措施及經濟活動，非中國目的地的需求增長強勁，推動了鐵礦石等關鍵商品的貿易。截至6月，年內全球關鍵商品的裝載量與去年同期相比增長了約4%。

受惠於2020年底至2021年美國大豆出口續創歷史新高，第二季度南美穀物出口表現強勁，以及出現了向中國出口大量玉米這個令人鼓舞的新趨勢，上半年全球穀物裝載量較去年同期上升9%。

上半年全球煤炭裝載量在去年疫情導致的疲弱表現中回升4%，特別是由於印度的煤炭需求回復所致。

由於建築業的增長，全球小宗散貨裝載量增長了13%，並略為受惠於一些因集裝箱運貨高企從而令一些商品改由乾散貨船運送。

2021年上半年全球貨物裝載量

鐵礦石	↑ +4%
煤炭	↑ +4%
穀物	↑ +9%
小宗散貨*	↑ +13%
乾散貨總量	↑ +8%

* 礦物、非煤炭能源、金屬及礦石、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：AXS Marine

整體乾散貨運噸位航距需求年度變動

按年變動 (十億噸位航距)



資料來源：Clarksons Research, 於2021年7月數據

預期未來正面的貨船需求和供應平衡

整體乾散貨船的需求與供應

%按年變動

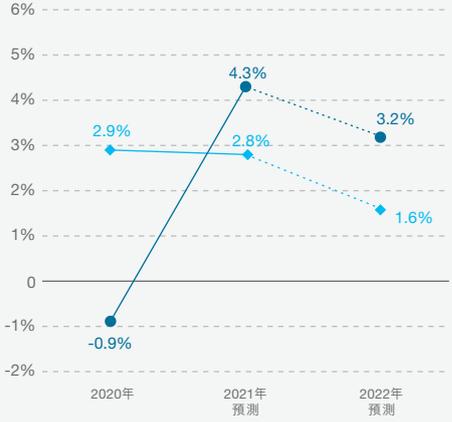


● 噸位航距需求

◆ 船隊淨增長

小宗散貨需求與小靈便型及超靈便型乾散貨船供應

%按年變動



● 噸位航距需求

◆ 船隊淨增長

資料來源：Clarksons Research, 於2021年7月數據

全球船隊淨增長正放緩

+1.9%

2021年上半年
整體乾散貨船運力

整體乾散貨船供應發展情況
% 總船隊



資料來源：Clarksons Research，於2021年7月的數據

由於船東在當前強勁的貨運市場上繼續營運貨船獲得健康回報，因此乾散貨船的報廢率一直偏低。即使沒有報廢，全球乾散貨船船隊的淨增長自2020年中以來已經放緩，2021年上半年的運力淨增長只有1.9%，而去年同期為2.2%，主要原因是新建造貨船交付量於2020年第二季度見頂後放緩。市場也因為船隊的效率不足而略微受惠。

我們專注的小靈便型和超靈便型乾散貨船的全球船隊僅淨增長1.3%，可見其基本因素比大型貨船更為強健。

由於貨運租金大升，儘管燃料價格上漲，期內貨船航速提高了3%，儘管如此，供應仍然緊張。

由於訂單量保持在低水平，而隨著船隊老化和減碳法規的收緊，報廢量或會增加，因此未來數年船隊的淨增長預計將較為溫和。自2023年起生效的國際海事組織和歐盟的減碳法規也將導致貨船減慢航速，變相令供應減少，利好市場的長遠走勢。

+1.3%

2021年上半年
全球小靈便型及超靈便型乾散貨船運力

小靈便型及超靈便型乾散貨船供應發展情況
% 總船隊



資料來源：Clarksons Research，於2021年7月的數據

二手貨船價值回升

22.0百萬美元 **↑49%**

二手小靈便型乾散貨船按年變化

受貨運市場顯著轉強及前景好轉所帶動，貨船價值已自2020年底的低位回升。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為22,000,000美元，自年初以來已上升49%。

小靈便型乾散貨船價值



超靈便型乾散貨船價值



資料來源：Clarksons Research及波羅的海交易所，於2021年7月的數據

貨船價值及行業前景
影響新貨船訂單

乾散貨船訂單處於有記錄以來的低位

儘管貨運市場表現強勁，今年上半年的新建造乾散貨船訂單仍然低迷，而且預計將繼續處於低水平。由於商品價格上漲導致新建造貨船成本顯著上升，而不斷收緊的減碳規定和相關的技術不確定性令訂造使用化石燃料的傳統貨船的意欲大減。

小靈便型及超靈便型乾散貨船的訂單目前佔現有船隊的5.0%，而整體乾散貨船的訂單處於5.6%的歷史最低水平，將會導致未來數年貨船供應低於需求的情況持續。

整體按年訂單



資料來源：Clarksons Research，於2021年7月的數據

小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單



小靈便型乾散貨船是乾散貨船的領域中
訂單水平最低和船齡最高的船隊

船型	船型描述	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2021年上半年報廢量於2021年1月1日之現有船隊百分比
	小靈便型 (10,000-41,999載重噸)	2.7%	12	13%	0.4%
	超靈便型 (包括超大靈便型) (42,000-64,999載重噸)	6.2%	10	8%	0.2%
	巴拿馬型及超巴拿馬型 (65,000-119,999載重噸)	6.1%	11	10%	0.2%
	好望角型 (包括超大型礦石貨船) (120,000以上載重噸)	5.9%	9	1%	0.8%
乾散貨船總量 >10,000載重噸		5.6%	11	6%	0.5%

資料來源：Clarksons Research，於2021年7月的數據

我們的表現

我們的業務錄得基本溢利150,400,000美元（2020年：基本虧損26,600,000美元），是我們在13年來最強勁的半年度業績。此外，我們錄得自2010年以來最佳的按期租合約對等基準的日均收入，營運活動產生強勁的利潤，並繼續有效地控制自有貨船的營運開支。

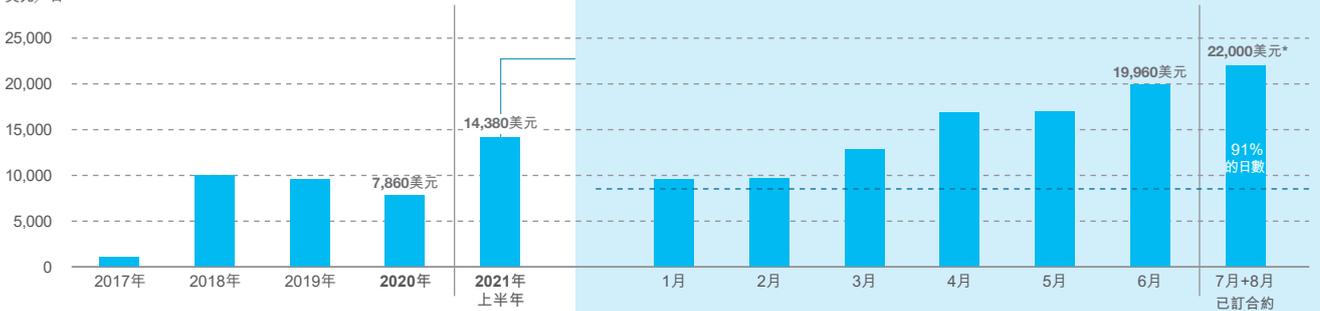
百萬美元	截至6月30日止六個月		
	2021年	2020年	變動
核心業務小靈便型乾散貨船貢獻	105.2	(16.0)	>+100%
核心業務超靈便型乾散貨船貢獻	65.9	5.0	>+100%
營運活動貢獻	11.9	12.5	-5%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	2.1	2.1	-
表現（未計管理開支）	185.1	3.6	>+100%
調整後一般及行政管理開支總額	(34.1)	(30.0)	-14%
稅款及其他	(0.6)	(0.2)	>-100%
基本溢利／（虧損）	150.4	(26.6)	>+100%
貨船賬面淨值（包括持作出售資產）	1,720.0	1,717.5	+0%

+/- 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 KPI

美元／日



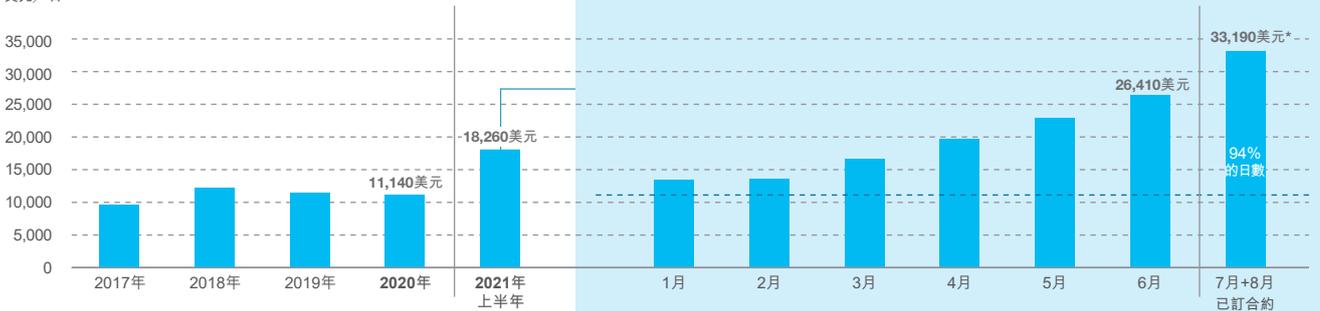
附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

--- 2021年上半年指標核心船隊損益平衡水平，已包括8,630美元的一般及行政管理開支

* 此是於7月下旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的收入的指標

按期租合約對等基準的收入 KPI

美元／日



附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

--- 2021年上半年指標核心船隊損益平衡水平，已包括10,170美元的一般及行政管理開支

* 此是於7月下旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的收入的指標

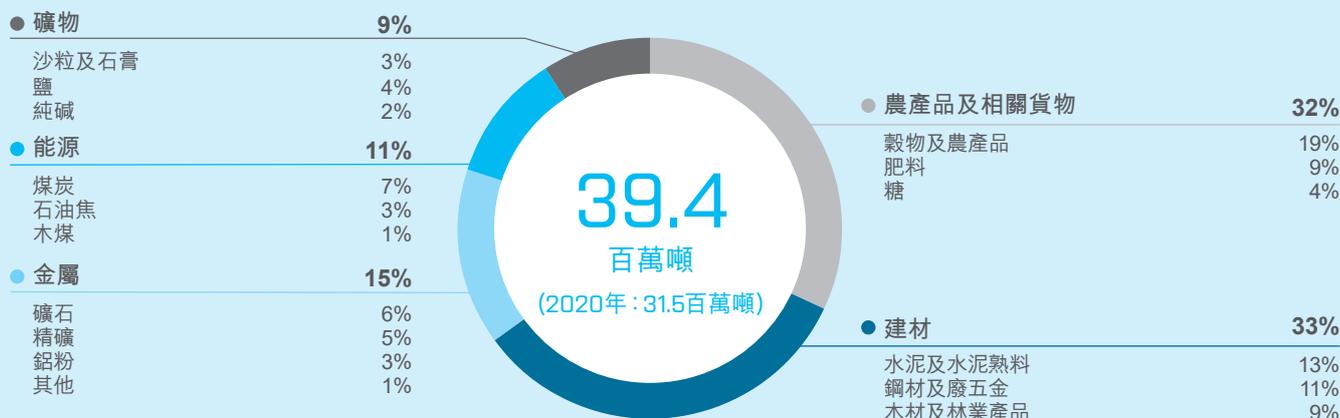
■ 我們的核心業務錄得：

- 小靈便型乾散貨船的16,030收租日之日均租金為14,380美元。
- 超靈便型乾散貨船的7,360收租日之日均租金為18,260美元。

- 迄今為止，由於小宗散貨市況更見強勁，加上我們良好的成本控制，我們的按期租合約對等基準的日均收入每月遞增，帶動小靈便型及超靈便型乾散貨船的貢獻顯著增加。

- 於6月，我們錄得歷來最強勁的月度基本業績達53,000,000美元，我們於7月及8月的絕大部分收租日數中，已經以更可觀的按期租合約對等基準的日均租金訂約。

2021年上半年本集團乾散貨運量

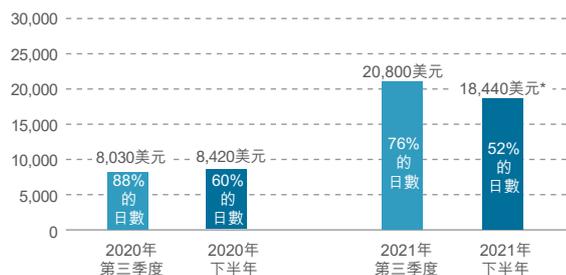


小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

2021年第三季度每日 **20,800美元** (淨值)

美元/日 (淨值)



此是於7月下旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租船合約對等基準的收入指標。

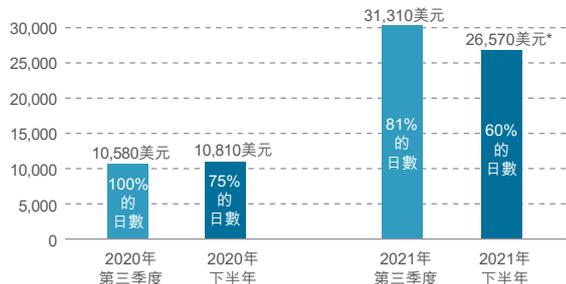
* 請注意，我們已訂約的小靈便型乾散貨船的遠期貨運合約涵蓋2021年餘下日數的部分主要為逆航貨運。與收入更高的順航貨運結合，整體按期租船合約對等基準收入通常會更可觀。

超靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

2021年第三季度每日 **31,310美元** (淨值)

美元/日 (淨值)



此是於7月下旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租船合約對等基準的收入指標。

* 請注意，我們已訂約的超靈便型乾散貨船的遠期貨運合約涵蓋2021年餘下日數的部分主要為逆航貨運 (請參見上文小靈便型乾散貨船註釋)，並未包括目前約為每日1,250美元的任何硫磺淨化器的得益。

- 2021年第三季度現已訂約的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已有76%及81%按日均租金20,800美元及31,310美元 (淨值) 獲訂約。
- 2021年下半年現已訂約的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已有52%及60%按日均租金18,440美元及26,570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 **1,320美元** (淨值)

美元/日



- 我們以短期租賃貨船專門運載現貨的營運活動日數於上半年為9,080日，錄得強勁的日均淨利潤為1,320美元。
- 我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船 (當我們的核實貨船未能提供服務時) 進行配對，以配合我們的核實業務，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。

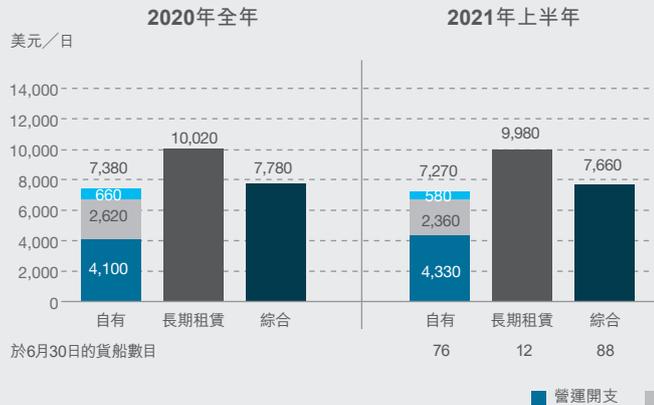
- 繼美國宣布終止與香港之間就國際船運收入豁免徵稅的協議後，我們已於2021年1月起開始對我們在美國水域的國際航運業務支付美國運輸稅，但我們將繼續與香港當局研究解決辦法，以在未來減少甚至消除這些稅項。

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)

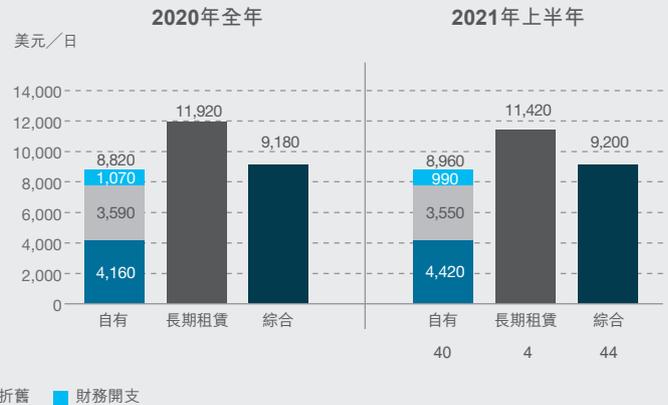
小靈便型

日均開支 **7,660美元** (綜合)



超靈便型

日均開支 **9,200美元** (綜合)



自有貨船開支

營運開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均營運開支為4,360美元(2020年全年: 4,120美元), 與2020年全年比較增加6%。主要因船員換班費用、隔離及其他疫情相關的船員開支增加, 令我們以至整個航運業的貨船營運開支上升。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具競爭力的水平。

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0.8日(2020年全年: 1.0日), 其中0.2日乃因新型冠狀病毒疫情所致。

折舊

我們的小靈便型乾散貨船的日均折舊開支(包括資本化的入場開支)減少10%, 主要由於在2020年6月作出的減值。

財務開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均財務開支與2020年全年比較分別減少12%及7%, 反映借貸減少及利率下降的影響。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710美元(2020年全年: 780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。小靈便型乾散貨船之長期租賃貨船開支大致不變。超靈便型乾散貨船之長期租賃貨船開支減少4%, 主要由於歸還較高租金租入之貨船所致。

美元	2020年 全年	2021年 上半年	2021年 下半年(未來)
小靈便型	10,020	9,980	10,550
超靈便型	11,920	11,420	14,560

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減至7,660美元及增至9,200美元(2020年全年: 7,780美元及9,180美元)。

未來長期租賃貨船開支

年度	小靈便型		超靈便型	
	貨船日數	平均開支(美元)	貨船日數	平均開支(美元)
2021年下半年	2,660	10,550	1,290	14,560
2022年	4,240	9,980	1,170	13,250
2023年	2,250	10,240	270	10,290
2024年	1,660	10,290	-	-
2025年	370	10,500	-	-
總計	11,180		2,730	

貨船日數

日數	小靈便型		超靈便型	
	2020年 全年	2021年 上半年	2020年 全年	2021年 上半年
核心業務收租日數	34,120	16,030	14,120	7,360
—自有貨船收租日數	28,830	13,650	12,450	6,650
—長期租賃貨船收租日數	5,290	2,380	1,670	710
短期核心日數 ⁽¹⁾	6,070	4,780	12,520	9,710
營運活動日數	7,310	2,830	8,190	6,250
自有貨船停租日數	820	310	280	90
總貨船日數	48,320	23,950	35,110	23,410

⁽¹⁾ 短期租賃貨船用作支援我們的核心業務

一般及行政管理開支

我們經調整的一般及行政管理開支增加至34,100,000美元(2020年上半年: 30,000,000美元及2020年全年: 61,200,000美元), 主要由於期內的員工開支增加所致。按總貨船日數分攤, 日均一般及行政管理開支為仍具競爭力的720美元(2020年全年: 730美元), 由自有貨船及租賃貨船之日均開支分別為970美元及520美元(2020年全年: 940美元及520美元)所構成。

資金

現金流及流動資金

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、支付股息，以及提用與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我們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。我們繼續成功地將該比率維持在遠低於此限制的水平。

本節的資料是在作出香港財務報告準則第16號「租賃」所要求的調整前呈列。

經營業務的現金流入

203.9 百萬美元

▲ 126.4 百萬美元 (按年)

可動用流動資金總額

417.1 百萬美元

▲ 54.6 百萬美元
(相比2020年末)

借貸淨額相對
自有貨船賬面淨值

31%

▼ 6%
(相比2020年末)

平均利率 (損益表)

3.4%

▼ 0.3% (按年)

2021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203,900,000美元，2020年上半年為77,500,000美元及2020年全年為181,500,000美元。
- 於4月本集團新簽訂以兩艘未被抵押的貨船作抵押的6年期45,000,000美元的雙邊定期貸款。
- 本集團就已承諾借貸中淨提用45,000,000美元及淨償還143,900,000美元，期內用於借貸的淨現金流出為98,900,000美元。
- 期內，本集團支付114,600,000美元現金資本開支，包括：
 - (a) 支付96,400,000美元作為2020年11月承購的四艘二手超大靈便型乾散貨船以及另外一艘二手超大靈便型乾散貨船和一艘二手小靈便型乾散貨船的代價，上述貨船已於2021年上半年交付；及
 - (b) 支付18,200,000美元入塢及壓倉水處理系統的安裝開支。

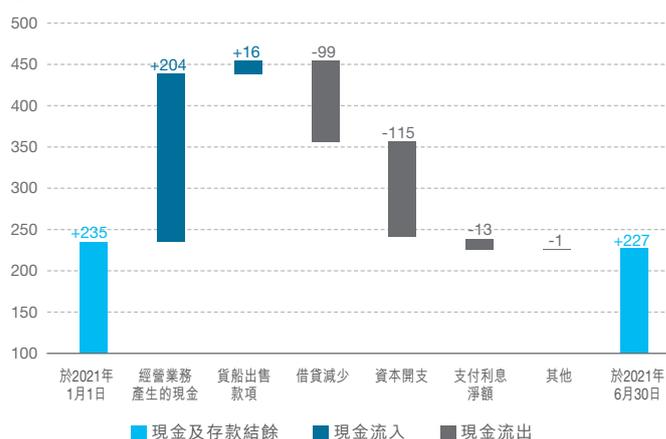
- 於6月，本集團購入一艘售價為14,900,000美元並已於7月以現金支付及獲交付的二手小靈便型乾散貨船及另外一艘售價為14,800,000美元的二手超大靈便型乾散貨船，並將以現金支付及預計會於第四季度獲交付。

於2021年6月30日：

- 本集團的現金及存款為227,000,000美元。
- 本集團可動用而未提用的已承諾借貸融資額為190,100,000美元。
- 本集團的淨負債比率為31%。
- 現時未用作抵押的貨船共八艘。

2021年上半年集團現金流入及流出

百萬美元



流動資金及借貸

百萬美元	2021年 6月30日	2020年 12月31日	變動
現金及存款總額 (a)	227.0	234.8	-3%
可動用而未提用的已承諾借貸融資額	190.1	127.7	+49%
可動用流動資金總額	417.1	362.5	+15%
借貸的流動部分	(88.8)	(88.7)	
借貸的非流動部分	(677.7)	(775.2)	
借貸總額 (b)	(766.5)	(863.9)	+11%
借貸淨額 (b)-(a)	(539.5)	(629.1)	+14%
借貸淨額相對股東權益比率	44%	59%	
借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI	31%	37%	

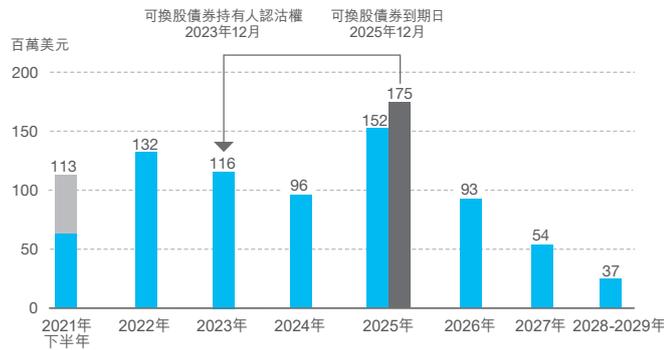
本集團根據風險、回報及流動性的適度平衡進行評估，將現金投資於各種金融產品。現金、存款及投資產品存放於主要位於香港及新加坡的多家國際性大型銀行。

於2021年6月30日，本集團持有的現金及存款包括223,900,000美元及相當於3,100,000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、股息及購買貨船的任何承擔。

於2021年上半年，我們就本集團的現金獲取0.3%的回報率。

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的遞減明細表



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2021年6月30日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956,600,000美元（2020年12月31日：991,600,000美元），主要以美元為單位。

- 無抵押364天循環信用貸款50,000,000美元
- 已抵押借貸及未提用的已承諾借貸融資額合共742,600,000美元
- 可換股債券（面值175,000,000美元，賬面值164,000,000美元，債券持有人認沽權行使日為2023年12月）

借貸及未提用的已承諾借貸融資額 – 792,600,000美元 (2020年12月31日：828,700,000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雙邊定期貸款所抵銷。

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2021年6月30日：

- 本集團的已抵押借貸乃以109艘賬面淨值總額為1,607,800,000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10,800,000美元（2020年上半年：14,300,000美元），主要由於期內的平均借貸下跌至684,300,000美元（2020年上半年：810,400,000美元）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 – 164,000,000美元 (2020年12月31日：162,900,000美元)

於2021年6月30日，本集團於2025年12月到期年票息為3.0%的可換股債券的本金為175,000,000美元，目前的轉換價為每股2.34港元。

如本集團2020年年報所述，在可換股債券原有所得款項中，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，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，67,000,000美元用於購買四艘已於2020年11月公布的二手超靈便型乾散貨船，而13,500,000美元亦已用於購買另一艘二手超靈便型乾散貨船。全部五艘超靈便型乾散貨船已於2021年上半年交付予本集團。餘額26,700,000美元已用作一般企業用途，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。

損益表含義：

利息開支為3,800,000美元（2020年上半年：3,700,000美元），乃根據期內未償還可換股債券的實際平均利率4.7%（2020年上半年：4.7%）計算。

財務開支

百萬美元	平均利率		於2021年 6月30日 之結餘	財務開支		變動
	損益表	現金		2021年 上半年	2020年 上半年	
借貸(包括已變現的利率掉期合約)	3.1%	3.1%	602.5	10.8	14.3	+24%
可換股債券(附註)	4.7%	3.0%	164.0	3.8	3.7	-3%
	KPI 3.4%	KPI 3.1%	766.5	14.6	18.0	+19%
其他財務費用				0.7	0.5	
財務開支總計				15.3	18.5	+18%
利息覆蓋率(按稅息折舊及攤銷前溢利除以財務開支總額計算)				KPI 16.0倍	4.3倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為3,800,000美元，而實際現金開支則為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2021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1,400,000美元。於2021年6月30日，本集團的借貸中有68%(2020年12月31日：65%)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2021年及2022年12月31日分別約有57%及60%的現有借貸將按固定利率計算利息。

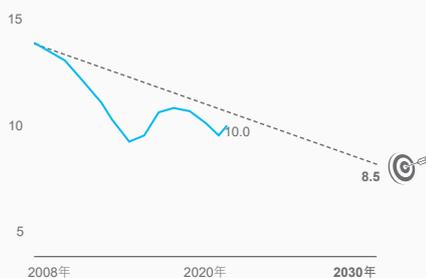
可持續發展

我們對持份者及環境負責的行為使 我們更具競爭力，並提升業務的未來價值

環境管理

長遠而言，我們自有船隊的碳排放密度持續下降

全球乾散貨船船隊因應現時市況強勁而提高航速，惟我們基本上仍朝著目前與國際海事組織一致的目標推進，即於2030年前將EEOI指標降低40%



目標
 碳排放密度 (EEOI 指標)
2030年前削減至8.5克
 每噸海里的二氧化碳排放量

國際海事組織採取全球燃油效率法規

國際海事組織於2021年6月通過了推動技術和營運措施的全局法規，將自2023年1月起生效，目的是在這十年間確保每年提高現有貨船的碳效能。太平洋航運多年來已一直採用同類型燃油效能改進措施，因此我們的貨船將能夠從容遵守新規定。

更多資料請參閱第18頁

Blue Circle 獎項

太平洋航運再次獲得溫哥華港的Blue Circle獎項。此獎項表彰自願投資於綠色科技及常規，並為該港口的節約能源及減少港口排放物的EcoAction計劃的主要參與的航運公司。

2020年得獎者



安全與工作場所

我們於本年度以更為由下而上的方法加強我們的安全文化，令我們今年上半年的船員安全表現較2020年全年進一步提高

因工傷事故損失工時頻率
0.21 ↓ 65%
 每1,000,000工時

可記錄事故頻率
0.51 ↓ 54%
 每1,000,000工時

外部檢查缺失率
0.43 ↓ 38%
 每次港口國監督檢查

《Gulf of Guinea Declaration》聲明

我們支持並已簽署打擊於幾內亞灣日漸頻繁的海盜行為的《幾內亞灣聲明》。



請閱覽2020年可持續發展報告，該報告可於我們網站的可持續發展部分中存取。

2020年可持續發展報告
www.pacificbasin.com/sr2020



我們的可持續發展措施及報告依循着廣泛的策略目標及責任，這些目標及責任為我們的文化、策略及長遠願景的核心，並於本集團內外共同作出貢獻：



環境管理



安全、工作場所與營運方式



社區參與



企業管治



社區參與

太平洋航運簽署了《Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change》聲明

我們已促請各地政府和有關當局尋求讓船員能夠平安回國的解決方案，而於2021年1月，我們簽署了為促進船員換班和保持全球供應鏈持續運作訂出主要行動的《Neptune Declaration》聲明。



向國際海員援助基金(Seafarers International Relief Fund)作出貢獻

我們支持國際航運公會及知名船員慈善團體共同建立的國際海員援助基金，以幫助於印度受新型冠狀病毒疫情影響的印度船員及他們的家庭。



協助太平洋航運的女性船員成為WISTA成員

我們鼓勵及促使太平洋航運的女性船員加入女性國際航運及貿易組織(Women's International Shipping & Trading Association (WISTA International))，該組織為一個聯繫海事行業內各領域的女性專業人士的全球組織，並為航運業內多元化及共融的先驅。



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。

我們的風險管理委員會及可持續發展管理委員會向董事會級別的審核委員會報告，以確保本公司健全的可持續發展管治及董事會參與度。

路孚特給予太平洋航運之環境、社會及管治 (ESG) 之評分

89%

顯示本集團於企業管治方面表現優異，並具高透明度

根據來自路孚特(Refinitiv)、明晟(MSCI)、標普全球、Sustainalytics及彭博於2021年6月的環境、社會及管治評級資料，我們的管治及整體環境、社會及管治的表現於同業中獲得最佳評級。

香港品質保證局給予太平洋航運AA-的可持續發展評級

香港品質保證局代表恒生指數有限公司審視香港上市公司的環境、社會及管治表現，包括政策、實踐和表現數據以作出評級。

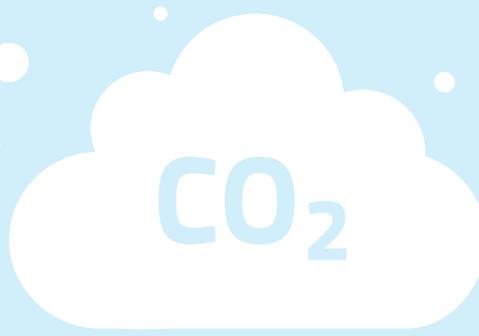


SEHK:2343

我們支持業內的當前目標，以達致：

- 於2030年之前提高國際航運業的二氧化碳效能至少40%*
- 於2050年之前減少溫室氣體排放總量至少50%*

* 最低目標與2008年相比



國際海事組織及歐盟針對二氧化碳效能的新法規—將導致貨船減速航行

於2021年6月採納的防止船舶污染國際公約修訂本將要求現有船舶結合技術及營運措施，以符合國際海事組織的2030年溫室氣體減排目標

新法規	要求及時限	影響
EEXI 指數 現有船舶能源效率指數	<ul style="list-style-type: none"> ■ 改善現有船隻燃油經濟效益的技術措施，以達到各不同種類或大小的貨船一次性 EEXI 評級 ■ 大部分船隻必須裝配提升燃油效益的設備（如喉管、葉片、發動機功率限制器等） ■ 大部分船隻將為最高發動機功率設上限 ■ EEXI 指數規定將於 2023 年 1 月 1 日後首個年度、中期或換證檢驗時生效 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 對太平洋航運自有貨船影響不大，因為我們大部分貨船已經裝配符合要求的設備，而無需進一步加強 ■ 然而，我們一些船齡較高的貨船須進一步提升設備 ■ EEXI 指數規定將對設計不良的貨船產生較大影響
CII 指數 碳排放強度指數	<ul style="list-style-type: none"> ■ 每年改善船隻二氧化碳效能的營運措施（如節能措施、準時抵達、慢速航行等） ■ 根據實際燃料消耗及航行距離，船隻的二氧化碳效能每年將按 A 至 E 的等級被評級 ■ 於 2023 年至 2026 年期間，二氧化碳效能必須每年減少 2%，以保持評級。2026 年往後年度的減排要求將於其後釐定，但預期將更為進取 ■ 被評為 D 級或 E 級的船隻必須提交改進計劃 ■ CII 規定將比 EEXI 指數規定產生更大的影響，其將導致全球乾散貨船船隊減速航行 ■ CII 指數規定將於 2024 年 6 月 1 日生效，並會基於 2023 年 CII 數據作為基礎 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 對大多數太平洋航運自有貨船影響不大 ■ 於現行規定下，我們大部分貨船可保持至少 C 級，但將需配合某程的減速航行 ■ CII 指數規定將對設計不良的船隻產生較大影響

7月中，歐盟委員會公布航運業的二氧化碳效能措施，包括其擬於2023年將船運業納入歐盟排放交易體系(European Union Emissions Trading System (EU ETS))，以徵收燃油稅並強制要求降低溫室氣體強度。有關規定將根據歐盟國家之間進一步磋商及進展而作出修改。

太平洋航運已為全球減碳作好準備

作為全球其中一間最大型的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船東和營運商，我們擁有高效的船隊、專業知識及資源，以應付未來業界的轉變。隨著全球減碳，太平洋航運將繼續運載將會成為未來全球海上貿易的重要支柱的非化石燃料商品。

企業管治

本集團採取高水平之企業管治來營運業務，以確保具負責任的方針及管理模式，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2021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，除一名董事於無交易限制的期間，在未獲得本公司書面批准之前買賣本公司證券外，董事於截至2021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。董事會已向該名董事發出正式提醒，重申標準守則訂明在進行任何證券交易之前必須獲得書面批准。

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，並向他們提供買賣規則。

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2021年6月30日止六個月內已全面遵守買賣規則所載列的規定標準。

購買、出售及贖回證券

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截至2021年6月30日止六個月期間均無購買、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2021年8月17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。

中期股息及暫停辦理股東登記手續

董事會已宣布派發截至2021年6月30日止六個月的中期股息每股14港仙，股息將於2021年8月25日派付予於2021年8月13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2021年8月13日當日暫停辦理股份過戶登記手續。為符合收取中期股息之資格，所有填妥之過戶文件連同有關股票須於2021年8月12日下午四時三十分前送達本公司之香港股份過戶登記分處，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室。中期股息之除息日將為2021年8月11日。

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 (直至2021年7月30日為止)	2012年6月1日	將於2021年7月30日退任*	-	-	-	主席
Martin Fruergaard (詳見下文)	2021年7月2日	三年，須於2022年股東週年大會接受重選	-	-	-	成員
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	將於2022年股東週年大會退任*	成員	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	將於2022年股東週年大會退任*	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2024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	-	-	-
莊偉林	2020年11月2日	於2023年11月1日屆滿*	主席#	-	-	-

* 於2021年4月15日舉行之本公司股東週年大會上獲重選為董事。

莊偉林先生於2021年4月15日舉行之股東週年大會結束起獲委任為審核委員會主席。

Fruergaard先生於2021年7月2日獲委任為執行董事。他將自2021年7月31日起接掌本公司行政總裁之全部職責，並將同時擔任執行委員會主席。

獨立非執行董事之年度袍金並無變動，惟莊偉林先生於2021年4月15日舉行之股東週年大會結束起接替Paul先生擔任審核委員會主席後，Paul先生及莊偉林先生之年度袍金已分別調整為800,000港元及900,000港元。

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2021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	約佔本公司已發行股本的百分比	
					2021年6月30日	2020年12月31日
唐寶麟 ¹	10,205,000	3,518,000 ²	好倉	13,723,000	0.29%	0.26%
Mats H. Berglund ¹	8,699,000	–	好倉	8,699,000	0.18%	0.47%
Peter Schulz ¹	8,474,000	129,000 ³	好倉	8,603,000	0.18%	0.17%
Patrick B. Paul	380,000	–	好倉	380,000	少於0.01%	少於0.01%
Alasdair G. Morrison	–	1,674,380 ⁴	好倉	1,674,380	0.03%	0.03%
莊偉林	56,000	–	好倉	56,000	少於0.01%	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) 3,518,000股股份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2021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2021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			歸屬 及／或 已失效 ³	於以下年度歸屬			
				於2021年 6月30日 仍未歸屬	於2021年 1月1日 仍未歸屬	已授出 ¹		2021年 下半年 ⁴	2022年	2023年	2024年
董事											
唐寶麟	2008年8月5日	12,710	(7,524)	5,186	3,707	1,479	–	1,180	1,278	1,249	1,479
Mats H. Berglund ²	2012年6月1日	24,322	(15,623)	8,699	8,699	–	–	2,768	3,000	2,931	–
Peter Schulz	2017年8月21日	9,974	(3,443)	6,531	4,539	1,992	–	1,168	1,688	1,683	1,992
		47,006	(26,590)	20,416	16,945	3,471	–	5,116	5,966	5,863	3,471
其他僱員				85,077	60,264	25,677	(864)	18,641	20,346	20,716	25,374
				105,493	77,209	29,148	(864)	23,757	26,312	26,579	28,845

附註：

(1) 本公司股份於緊接2021年3月2日授出29,148,000股股份前一天的收市價為2.08港元。

(2) 2,768,000股股份已按計劃於2021年7月14日歸屬予Berglund先生，而餘下5,931,000股未歸屬股份將於2021年7月底其退任時歸屬。

(3) 864,000股股份因兩名僱員辭職而失效。

(4) 23,757,000股股份已根據歸屬時間表於2021年7月14日歸屬。

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2021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	
				2021年6月30日	2020年12月31日
Aggregated of Standard Life Aberdeen plc affiliated investment management entities	投資經理	好倉	331,890,500	6.90%	5.10%
M&G Plc	受其控制的法團的權益	好倉	328,392,000	6.82%	7.26%
		淡倉	1,900,000	0.04%	不適用
Citigroup Inc. ¹	持有保證權益的人／ 受其控制的法團的權益／ 核准借出代理人	好倉	288,553,444	6.00%	5.98%
		淡倉	15,193,545	0.32%	0.11%
Pzena Investment Management, LLC ²	投資經理／實益擁有人	好倉	272,812,435	5.67%	6.83%

附註：

- (1) 由Citigroup Inc.持有的股份的好倉乃以持有保證權益的人之身份(4,600,000股股份)、受其控制的法團的權益之身份(15,203,300股股份)及核准借出代理人之身份(268,750,144股股份)所持有。
- (2) 由Pzena Investment Management, LLC持有的股份的好倉包括以投資經理及實益擁有人之雙重身份所持有之789,000股股份。

人力資源

於2021年6月30日，本公司及其附屬公司聘用合共360名岸上員工及逾4,300名船員(2020年6月30日：分別為349名及3,900名)。期內的僱員開支(包括船員薪金及董事袍金)合共為89,700,000美元(2020年：77,000,000美元)。

本集團所有附屬公司均是平等機會僱主。我們致力吸引及保留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。

本公司設有股份獎勵計劃，可據此酌情授出股份獎勵或單位獎勵予合資格的參與者，主要為執行董事及僱員，作為對他們為本集團所作出的貢獻的鼓勵和獎勵。

此外，本集團亦提供在職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。

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	2021年	2020年	變動*
營業額		1,142.0	681.5	+68%
燃料、港口開銷及其他航程開支		(429.8)	(351.6)	-22%
按期租合約對等基準的收入	1	712.2	329.9	>+100%
自有貨船開支				
營運開支	2	(90.3)	(83.2)	-9%
折舊	3	(57.9)	(66.7)	+13%
財務開支淨額	4	(15.0)	(16.4)	+9%
租賃貨船開支				
非資本化租賃貨船開支	5	(348.4)	(142.6)	>-100%
資本化租賃貨船開支	5	(15.5)	(17.4)	+11%
營運表現(未計管理開支)		185.1	3.6	>+100%
經調整一般及行政管理開支總額	6	(34.1)	(30.0)	-14%
稅項及其他		(0.6)	(0.2)	>-100%
基本溢利/(虧損)		150.4	(26.6)	>+100%
未變現的衍生工具收入/(開支)	7	6.9	(4.0)	
貨船減值撥回/(撥備)	8	3.7	(198.2)	
出售貨船之收益/(虧損)	9	1.1	(1.0)	
撥備	10	(2.0)	-	
燃料掉期合約遠期差價之平倉收益		-	7.4	
股東應佔溢利/(虧損)		160.1	(222.4)	>+100%
稅息折舊及攤銷前溢利		244.6	79.2	>+100%
淨溢利率		14%	(33%)	+47%
平均股本回報率(按年計算)		28%	(36%)	+64%

* 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、燃料掉期合約遠期之平倉收益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顯著增加，主要反映期內乾散貨運市場逐步改善，漸趨強勁。
2. 由於我們擴充自有船隊以及船員換班費用、隔離及其他疫情相關的船員開支增加之情況影響整個航運業，我們的自有貨船的總營運開支亦因此增加9%。
3. 我們的自有貨船折舊減少13%，主要由於在2020年6月對我們的小靈便型乾散貨船船隊作出的減值。
4. 財務開支淨額減少9%，主要反映借貸減少及利率下降的影響。
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。非資本化租賃貨船開支顯著增加與越見強勁的市況相符。
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。有關金額主要因員工成本增加而上升14%。
7. 未變現的衍生工具收入乃我們的常規燃料掉期合約按市值之上調。
8. 減值撥回乃關於分類為持作出售資產之貨船的公平值上升。
9. 出售收益乃關於出售較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船。
10. 撥備乃關於潛在營運開支及索償。

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	
		2021年 千美元	2020年 千美元
營業額	4	1,142,072	681,487
服務開支	5	(963,553)	(683,280)
毛利／(損)		178,519	(1,793)
間接一般及行政管理開支	5	(4,178)	(3,123)
其他收入及收益	6	4,911	348
其他開支	5	(2,086)	(1,009)
貨船減值	5	-	(198,203)
財務收入	7	313	2,172
財務開支	7	(16,771)	(20,266)
除稅前溢利／(虧損)		160,708	(221,874)
稅項支出	8	(604)	(503)
股東應佔溢利／(虧損)		160,104	(222,377)
股東應佔溢利／(虧損)的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	10(a)	3.40	(4.77)
每股攤薄盈利	10(b)	3.04	(4.77)

未經審核簡明綜合全面收益表

	截至6月30日止六個月	
	2021年 千美元	2020年 千美元
股東應佔溢利／(虧損)	160,104	(222,377)
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	(173)	(10,860)
- 轉撥至損益表	2,980	763
匯兌差額	33	(480)
股東應佔全面收益／(虧損)總額	162,944	(232,954)

未經審核簡明綜合資產負債表

	附註	2021年 6月30日 千美元	2020年 12月31日 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備	11	1,711,236	1,665,242
使用權資產	12	68,567	65,778
商譽	11	25,256	25,256
衍生資產	13	4,351	4,026
應收貿易賬款及其他應收款項	14	8,044	4,947
有限制銀行存款	15	52	51
		1,817,506	1,765,300
流動資產			
存貨		100,503	78,095
分租應收賬款	16	–	1,915
衍生資產	13	24,788	15,410
應收貿易賬款及其他應收款項	14	118,408	77,898
持作出售資產	17	12,078	16,136
現金及存款	15	226,911	234,773
		482,688	424,227
資產總額		2,300,194	2,189,527
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本	21	47,954	47,490
保留溢利／(累計虧損)		146,304	(11,330)
其他儲備		1,035,094	1,028,349
權益總額		1,229,352	1,064,509
負債			
非流動負債			
借貸	19	677,701	775,149
租賃負債	20	42,035	50,089
衍生負債	13	11,714	13,564
應付貿易賬款及其他應付款項	18	460	895
		731,910	839,697
流動負債			
借貸	19	88,801	88,736
租賃負債	20	35,206	26,744
衍生負債	13	12,239	7,667
應付貿易賬款及其他應付款項	18	201,494	161,366
應付稅項		1,192	808
		338,932	285,321
負債總額		1,070,842	1,125,018

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	保留溢利/ (累計虧損)	
於2021年1月1日	47,490	307,139	(56,606)	13,121	(7,199)	(7,956)	(88)	779,938	(11,330)	1,064,509
全面收益										
股東應佔溢利	-	-	-	-	-	-	-	-	160,104	160,104
其他全面收益										
現金流量對沖										
- 公平值虧損	-	-	-	-	-	(173)	-	-	-	(173)
- 轉撥至損益表	-	-	-	-	-	2,980	-	-	-	2,980
匯兌差額	-	-	-	-	-	-	33	-	-	33
全面收益總額	-	-	-	-	-	2,807	33	-	160,104	162,944
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易										
以股權支付的補償	-	-	-	-	2,835	-	-	-	-	2,835
股份獎勵之授出(附註21(a))	1,335	-	-	-	1,135	-	-	-	(2,470)	-
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(附註21(a))	238	6,236	-	-	(6,474)	-	-	-	-	-
股份獎勵計劃受託人購入的股份(附註21(a))	(936)	-	-	-	-	-	-	-	-	(936)
股份獎勵失效(附註21(a))	(173)	-	-	-	173	-	-	-	-	-
於2021年6月30日	47,954	313,375	(56,606)	13,121	(9,530)	(5,149)	(55)	779,938	146,304	1,229,352
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	-	-	-	-	-	763	-	-	-	763
匯兌差額	-	-	-	-	-	-	(480)	-	-	(480)
全面虧損總額	-	-	-	-	-	(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										
以貨船代價股份發行的股份，扣除發行開支(附註21(b))	518	11,399	-	-	-	-	-	-	-	11,917
派付股息(附註9)	-	-	-	-	-	-	-	-	(12,894)	(12,894)
以股權支付的補償	-	-	-	-	3,214	-	-	-	-	3,214
股份獎勵之授出(附註21(a))	1,029	-	-	-	(2,123)	-	-	-	1,094	-
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(附註21(a))	232	3,335	-	-	(3,567)	-	-	-	-	-
股份獎勵計劃受託人購入的股份(附註21(a))	(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

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	2021年 千美元	2020年 千美元
經營業務			
經營業務產生的現金	22	221,342	98,084
已付稅項		(224)	(1,187)
經營業務產生的現金淨額		221,118	96,897
投資活動			
購置物業、機器及設備		(114,561)	(90,564)
出售物業、機器及設備		7,696	–
出售持作出售資產		7,839	3,391
收取分租應收賬款—本金部分	16	1,915	3,293
已收分租應收賬款利息	7	7	75
定期存款增加		(1,500)	(5,030)
已收銀行利息	7	306	2,097
投資活動中所用的現金淨額		(98,298)	(86,738)
融資活動			
提用銀行貸款及其他借貸		45,000	212,687
償還銀行貸款及其他借貸		(143,938)	(59,002)
已付借貸利息及其他財務開支		(13,188)	(16,463)
償還租賃負債—本金部分	20	(17,622)	(21,069)
已付租賃負債利息	7	(1,497)	(1,718)
股份獎勵計劃受託人購入股份的付款	21(a)	(936)	(929)
派付股息	9	–	(12,894)
融資活動中(所用)/所得的現金淨額		(132,181)	100,612
現金及現金等價物的(減少)/增加淨額		(9,361)	110,771
現金及現金等價物之匯兌虧損		(1)	(4)
於1月1日的現金及現金等價物		226,273	200,193
於6月30日的現金及現金等價物	15	216,911	310,960
於1月1日的定期存款	15	8,500	–
定期存款的增加		1,500	5,030
於6月30日的現金及存款	15	226,911	315,990

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。

此簡明綜合中期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。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40頁。

此財務報表已由董事會於2021年7月29日批准刊發。

第8頁
市場回顧



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編製之截至2020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2020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準則及修訂對本集團的會計政策並無任何重大影響及毋須作出任何調整。

3 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2020年12月31日止年度的年度財務報表所應用的相同。

4 營業額及分部資料

本集團航運業務的收入來自程租合約及期租合約的組合收入。程租合約的收入則就航程由裝貨至卸貨以時間比例基準確認；期租合約的收入乃以按時間的日均租金確認。

本集團的營業額主要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。

由於我們的貨運服務屬跨國經營，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	
	2021年	2020年
貨船—相關開支		
租賃貨船開支 (a)	348,435	142,579
所耗燃料	224,188	172,992
港口開銷及其他航程開支	216,021	167,843
貨船折舊		
—自有貨船	57,892	66,684
—使用權資產	14,158	15,957
僱員福利開支—船員薪金及相關開支	60,894	51,597
貨船營運開支	24,318	26,017
所耗潤滑油	5,104	5,574
燃料掉期合約(收益)/虧損淨額	(17,155)	7,417
	933,855	656,660
一般及行政管理開支 (b)		
僱員福利開支(包括董事酬金)	28,776	25,407
其他物業、機器及設備折舊		
—使用權資產	1,150	1,133
—自有其他物業、機器及設備	819	763
辦公室租賃開支	340	345
匯兌虧損/(收益)淨額	248	(341)
其他一般及行政管理開支	2,543	2,436
	33,876	29,743
其他開支		
撥備	2,000	—
貨運期貨協議虧損淨額	86	—
減值撥備		
—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
	2,086	199,212
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)其他開支及(iv)貨船減值	969,817	885,615

(a) 租賃貨船開支

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

租賃貨船開支包括以指數掛鈎為基準的可變租賃款項為7,100,000美元(2020年：1,100,000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	
	2021年	2020年
直接一般及行政管理開支 (包括於服務開支內)	29,698	26,620
間接一般及行政管理開支	4,178	3,123
一般及行政管理開支總額	33,876	29,743

6 其他收入及收益

千美元	截至6月30日止六個月	
	2021年	2020年
持作出售資產之減值撥回	3,676	—
出售物業、機器及設備之收益	951	—
出售持作出售資產之收益	119	—
遠期外匯合約收益淨額	165	53
政府補貼	—	266
貨運期貨協議收益淨額	—	29
	4,911	348

7 財務收入及財務開支

千美元	截至6月30日止六個月	
	2021年	2020年
財務收入		
銀行利息收入	(306)	(2,097)
分租應收賬款利息收入	(7)	(75)
	(313)	(2,172)
財務開支		
借貸利息		
銀行貸款	8,264	12,996
可換股債券	3,757	3,707
其他借貸	1,134	782
租賃負債利息		
貨船	1,313	1,509
其他物業、機器及設備	184	209
利率掉期合約虧損淨額	1,380	527
其他財務費用	739	536
	16,771	20,266
財務開支淨額	16,458	18,094

8 稅項

根據本集團經營所在國家適用的稅務條例，國際營運的船運收入毋須或免除繳納所得稅。非船運業務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	
	2021年	2020年
即期稅項		
香港利得稅，按稅率16.5% (2020年：16.5%) 計算撥備	397	343
海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	211	162
就過往年度作出調整	(4)	(2)
稅項支出	604	503

9 股息

於2021年7月29日，董事會宣派中期股息每股14.0港仙或1.8美仙，合共86,801,000美元。該等股息不會於此財務報表中反映為應付股息。

截至2020年12月31日止年度，本集團無宣派股息。

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2020年上半年內派付。

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／(虧損)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21(a)))的加權平均數所計算。

		截至6月30日止六個月	
		2021年	2020年
股東應佔溢利／(虧損)	(千美元)	160,104	(222,377)
已發行股份的加權平均數	(千股)	4,707,504	4,660,536
每股基本盈利	(美仙)	3.40	(4.77)
相等於	(港仙)	26.39	(37.07)

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按就可換股債券之利息的影響作調整後的基本盈利，除以就可換股債券(附註19(b))及未歸屬有限制股份(附註21(a))的攤薄影響作出調整後的期內已發行股份(不包括本公司股份獎勵計劃之受託人所持的股份)的加權平均數所計算。

		截至6月30日止六個月	
		2021年	2020年
股東應佔溢利／(虧損)	(千美元)	160,104	(222,377)
可換股債券之利息的影響	(千美元)	3,757	—
經調整股東應佔溢利／(虧損)	(千美元)	163,861	(222,377)
已發行股份的加權平均數	(千股)	4,707,504	4,660,536
未歸屬有限制股份的影響	(千股)	96,226	—
可換股債券的影響	(千股)	586,033	—
已攤薄的股份加權平均數	(千股)	5,389,763	4,660,536
每股攤薄盈利	(美仙)	3.04	(4.77)
相等於	(港仙)	23.59	(37.07)

11 物業、機器及設備和商譽

千美元	物業、機器及設備		商譽
	2021年	2020年	2021年及 2020年
賬面淨值			
於1月1日	1,665,242	1,875,352	25,256
添置	111,464	119,909	–
折舊	(58,711)	(67,447)	–
出售	(6,745)	–	–
減值撥備	–	(194,090)	–
轉移至持作出售資產(附註17)	–	(11,880)	–
匯兌差額	(14)	(29)	–
於6月30日	1,711,236	1,721,815	25,256

於2021年6月30日，本集團擁有賬面淨值為1,707,900,000美元的貨船(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	15	5.5	81.9
大型小靈便型	59	13.7	811.0
超靈便型	40	19.5	778.7
超巴拿馬型	1	36.3	36.3
	115		1,707.9

12 使用權資產

千美元	貨船	其他物業、 機器及設備	總計
於2021年1月1日	57,739	8,039	65,778
添置	7,639	94	7,733
租賃修改	10,204	127	10,331
折舊	(14,158)	(1,150)	(15,308)
匯兌差額	–	33	33
於2021年6月30日	61,424	7,143	68,567
於2020年1月1日	68,751	9,084	77,835
添置	9,388	430	9,818
租賃修改	–	38	38
折舊	(15,957)	(1,133)	(17,090)
減值撥備	(3,387)	–	(3,387)
匯兌差額	–	(118)	(118)
於2020年6月30日	58,795	8,301	67,096

13 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其公平值級別。

衍生工具	公平值級別	公平值級別
利率掉期合約	第2級別	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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）。
遠期外匯合約	第2級別	
燃料掉期合約	第2級別	
貨運期貨協議	第1級別	

千美元	2021年6月30日		2020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)	-	(4,971)	-	(7,883)
遠期外匯合約 (b)(i)	-	(3,811)	65	(3,064)
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約 (c)	4,351	(2,906)	3,961	(2,470)
遠期外匯合約 (b)(ii)	-	(26)	-	(147)
	4,351	(11,714)	4,026	(13,564)
流動				
現金流量對沖				
利率掉期合約 (a)	-	(164)	-	(239)
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約 (c)	24,788	(11,997)	15,410	(7,307)
遠期外匯合約 (b)(ii)	-	(78)	-	(121)
	24,788	(12,239)	15,410	(7,667)
總計	29,139	(23,953)	19,436	(21,231)

(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2021年6月30日及2020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	按攤銷基準計算為48,000,000美元	美元三個月倫敦銀行同業拆息掉期定息年利率約2.1%	合約將於2021年12月屆滿
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

由於全球利率基準改革，倫敦銀行同業拆息將於2023年6月後被替代參考利率完全取代，預計這將影響到2023年中期以後到期的按倫敦銀行同業拆息為基準的借貸及其相應的對沖工具。於2021年6月30日，本集團按倫敦銀行同業拆息為基準及預計將於2023年6月後到期的未償還貸款為307,130,000美元，其中95,952,000美元通過利率掉期對沖。

(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

本集團持有以丹麥克朗計值的銀行借貸，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銀行貸款的償還時間表的遠期外匯合約。

於2021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228,900,000丹麥克朗（2020年12月31日：297,100,000丹麥克朗），並同時出售約40,600,000美元（2020年12月31日：51,800,000美元）。此等合約將於2023年8月止期內屆滿。

(ii) 未符合對沖會計法的遠期外匯合約

於2021年6月30日，本集團擁有尚未完成之遠期外匯合約，購買約2,400,000美元（2020年12月31日：3,600,000美元），並同時出售約3,400,000澳元（2020年12月31日：5,100,000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2023年3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，以管理與其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，鎖定高硫與低硫燃料之間的遠期差價。由於差價已於2020年顯著收窄，所有合約已於2020年上半年平倉以鎖定收益並將於至2022年12月期內屆滿。

於2021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2021年6月30日					
買入	燃油	46,444	299	393	2022年12月
買入	低硫燃油	133,857	410	522	2022年12月
買入	船用輕柴油	67,625	440	584	2023年9月
賣出	燃油	45,120	206	393	2022年12月
賣出	低硫燃油	56,050	431	513	2022年12月
賣出	船用輕柴油	40,175	541	583	2022年12月
於2020年12月31日					
買入	燃油	73,588	292	278	2022年12月
買入	低硫燃油	138,772	333	377	2022年12月
買入	船用輕柴油	108,122	413	426	2023年9月
賣出	燃油	70,440	207	279	2022年12月
賣出	低硫燃油	71,838	422	376	2022年12月
賣出	船用輕柴油	58,711	511	427	2022年12月

(d) 貨運期貨協議**我們所有貨運期貨協議均未符合對沖會計法**

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

於2021年6月30日及2020年12月31日，本集團概無尚未完成之貨運期貨協議。

14 應收貿易賬款及其他應收款項

千美元	2021年 6月30日	2020年 12月31日
非流動		
預付款項(a)	8,044	4,947
流動		
應收貿易賬款(b)	63,161	41,988
預付款項	29,668	17,061
其他應收款項	25,579	18,849
	118,408	77,898

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。

(a) 非流動預付款項

預付款項包括購置貨船的已付訂金、安裝壓倉水處理系統的已分期付款及入塢開支。

(b) 應收貿易賬款

於2021年6月30日，應收貿易賬款按發票日期計算的賬齡如下：

千美元	2021年 6月30日	2020年 12月31日
30日或以下	51,075	32,207
31-60日	6,197	3,844
61-90日	1,628	1,475
90日以上	4,261	4,462
	63,161	41,988

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

15 現金及存款

千美元	2021年 6月30日	2020年 12月31日
銀行及庫存現金	71,405	48,605
銀行存款	155,558	186,219
現金及存款總額	226,963	234,824
現金及現金等價物	216,911	226,273
定期存款	10,000	8,500
現金及存款	226,911	234,773
列入非流動資產的有限制 銀行存款	52	51
現金及存款總額	226,963	234,824

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。



16 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。該等安排已於期內結束。

千美元	2021年	2020年
於1月1日	1,915	8,607
已收金額	(1,915)	(3,293)
於6月30日	-	5,314

17 持作出售資產

千美元	2021年	2020年
於1月1日	16,136	4,400
轉移自物業、機器及設備 (附註11)	-	11,880
出售	(7,720)	(4,400)
減值撥回	3,676	-
其他	(14)	-
於6月30日	12,078	11,880

持作出售資產由兩艘小靈便型乾散貨船構成。

18 應付貿易賬款及其他應付款項

千美元	2021年 6月30日	2020年 12月31日
非流動		
預收款項	460	895
流動		
應付貿易賬款	65,984	56,332
計提費用及其他應付款項	80,051	60,413
預收款項	55,459	44,621
	201,494	161,366

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。

於2021年6月30日，應付貿易賬款按到期日計算的賬齡如下：

千美元	2021年 6月30日	2020年 12月31日
30日或以下	61,567	50,743
31-60日	10	316
61-90日	263	346
90日以上	4,144	4,927
	65,984	56,332

19 借貸

千美元	2021年 6月30日	2020年 12月31日
非流動		
銀行貸款 (a)	476,126	567,329
可換股債券 (b)	164,025	162,893
其他借貸 (c)	37,550	44,927
	677,701	775,149
流動		
銀行貸款 (a)	76,159	73,027
其他借貸 (c)	12,642	15,709
	88,801	88,736
總計	766,502	863,885

借貸的公平值乃使用本集團於同類金融工具享有現時市場利率將日後合約現金流量折現而估計，並屬公平值級別內的第2級別（附註13）。

關於全球利率基準改革的相關資料，請參閱附註13(a)。

(a) 銀行貸款

本集團的銀行貸款及未提用的已承諾借貸融資包括有抵押及無抵押的銀行貸款及借貸融資。於2021年6月30日，本集團的若干銀行貸款以下列各項作抵押：

- 賬面淨值分別為1,496,101,000美元及12,078,000美元（2020年12月31日：1,507,344,000美元及8,415,000美元）的若干自有貨船及持作出售資產的按揭；及
- 該等貨船盈利及保險補償的轉讓。

銀行貸款的還款期如下：

千美元	2021年 6月30日	2020年 12月31日
一年以內	76,159	73,027
第二年	74,201	98,830
第三至第五年	273,103	335,621
第五年以後	128,822	132,878
	552,285	640,356

(b) 可換股債券

千美元	2021年6月30日		2020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3.0%	175,000	164,025	175,000	162,893

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3.0%，須每半年期末於6月10日及12月10日支付
實際利率	4.7%，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。

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

本集團的其他借貸乃關於賬面淨值為99,606,000美元(2020年12月31日：116,737,000美元)的七艘(2020年12月31日：八艘)自有貨船，該等貨船已出售並立即以租賃光船方式租回。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擔保。

該等其他借貸的還款期如下：

千美元	2021年 6月30日	2020年 12月31日
一年以內	12,642	15,709
第二年	4,384	9,616
第三至第五年	10,017	16,400
第五年以後	23,149	18,911
	50,192	60,636

20 租賃負債

千美元	2021年	2020年
於1月1日	76,833	92,907
添置	7,733	9,818
租賃修改	10,331	38
還款	(17,622)	(21,069)
匯兌差額	(34)	(107)
於6月30日	77,241	81,587
非流動	42,035	48,261
流動	35,206	33,326
	77,241	81,587

租賃負債的還款期如下：

千美元	2021年 6月30日	2020年 6月30日
一年以內	35,206	33,326
第二年	20,281	17,879
第三至第五年	20,317	28,521
第五年以後	1,437	1,861
	77,241	81,587

所有租賃的現金流出總額為367,900,000美元(2020年：155,700,000美元)。

21 股本

	2021年		2020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	4,787,014,272	47,490	4,713,396,510	47,039
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(a)	23,820,000	238	23,186,000	232
以有限制股份獎勵授出予僱員的股份(a)	5,328,000	1,335	6,358,000	1,029
股份獎勵計劃受託人購入的股份(a)	(3,471,000)	(936)	(5,863,000)	(929)
於有限制股份獎勵失效後轉回受託人的股份(a)	(864,000)	(173)	-	-
以貨船代價股份發行的股份(b)	-	-	51,793,762	518
於6月30日	4,811,827,272	47,954	4,788,871,272	47,889

於2021年6月30日，本公司之已發行股本為4,812,691,272股股份。較於上表所示之股份數目相差的864,000股股份為本公司股份獎勵計劃之受託人所持有與有限制股份獎勵有關的股份，金額為173,000美元，並已於股本扣減。

(a) 有限制股份獎勵

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

當有限制股份獎勵授出時，相關數目的股份會依法地轉讓或發行予受託人，並由受託人為承授人的利益而持有。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出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。

期內未歸屬有限制股份獎勵的數目變動如下：

千股	2021年	2020年
於1月1日	77,209	81,690
已授出	29,148	29,544
已失效	(864)	—
於6月30日	105,493	111,234

有限制股份獎勵的公平值根據本公司與僱員同意股份獎勵安排條款當天的股份收市價釐定。期內已授出的股份之每股加權平均公平值為1.4港元(2020年：1.5港元)。

已授出股份的來源及其導致股本與股份溢價及僱員福利儲備之間的相對變動如下：

	截至6月30日止六個月		2020年	
	2021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	23,820,000	238	23,186,000	232
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	3,471,000	936	5,863,000	929
自受託人轉讓的股份	1,857,000	399	495,000	100
	29,148,000	1,573	29,544,000	1,261

於2021年6月30日，未歸屬有限制股份獎勵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			
		2021年下半年	2022年	2023年	2024年
2018年1月26日	20,884,000	20,884,000	—	—	—
2019年1月25日	27,819,000	2,230,000	25,589,000	—	—
2020年1月24日	27,785,000	643,000	643,000	26,499,000	—
2021年1月24日	29,005,000	—	80,000	80,000	28,845,000
	105,493,000	23,757,000	26,312,000	26,579,000	28,845,000

(b) 於2020年以貨船代價股份發行之股份

於2019年9月17日，本集團就收購貨船訂立合約，並透過結合以發行價為每股1.80港元發行股份(「貨船代價股份」)及現金支付。於2020年，本集團獲交付貨船後發行51,793,762股股份。於2019年9月17日的收市價為每股1.77港元。

22 未經審核簡明綜合現金流量表附註

除稅前溢利／(虧損)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	
	2021年	2020年
除稅前溢利／(虧損)	160,708	(221,874)
資產及負債調整		
貨船減值(撥回)／撥備		
－持作出售資產	(3,676)	－
－自有貨船	－	194,090
－使用權資產	－	3,387
－其他	－	726
貨船及其他物業、機器及設備之折舊	58,711	67,447
使用權資產之折舊	15,308	17,090
不符合對沖會計法的衍生工具之未變現收益淨額	(4,807)	(3,417)
撥備	2,000	－
出售物業、機器及設備之收益	(951)	－
出售持作出售資產之(收益)／虧損	(119)	1,009
資本及資金調整		
以股權支付的補償	2,835	3,214
業績調整		
財務開支淨額	16,458	18,094
匯兌虧損／(收益)淨額	248	(341)
營運資金變化前的除稅前溢利／(虧損)	246,715	79,425
存貨的(增加)／減少	(22,408)	16,239
應收貿易賬款及其他應收款項的(增加)／減少	(40,649)	16,547
應付貿易賬款及其他應付款項的增加／(減少)	37,684	(14,127)
經營業務產生的現金	221,342	98,084

23 承擔

(a) 資本承擔

千美元	2021年 6月30日	2020年 12月31日
已訂約但未確認為負債－購買貨船及貨船設備合約	29,850	71,282

(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租賃期為12個月或以下的短期租賃及低值資產租賃。

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2021年6月30日			
一年以內	154,458	20	154,478
第二至第五年	—	20	20
	154,458	40	154,498
於2020年12月31日			
一年以內	43,884	18	43,902
第二至第五年	—	26	26
	43,884	44	43,928

(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	2021年 6月30日	2020年 12月31日
一年以內	107,651	29,087
第二至第五年	28,156	26,298
第五年以後	973	4,231
	136,780	59,616

本集團出租貨船的租賃年期於1年至6年內(2020年12月31日：1年至6年內)屆滿。將於6年內屆滿之租賃乃關於一艘超巴拿馬型乾散貨船而相關收入為33,800,000美元(2020年12月31日：37,100,000美元)。

24 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	
	2021年	2020年
董事袍金	371	344
薪金及花紅	1,469	1,516
以股權支付的補償	569	652
退休福利開支	3	3
	2,412	2,515

25 或然負債及或然資產

於2021年6月30日及2020年12月31日，本集團並無重大或然負債及或然資產。

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24至39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2021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，2021年7月29日



全憑我們的船員在船上出色的支持，
我們才能夠把握目前極為強勁的市況，
他們的專業精神及熱誠讓太平洋航運
能夠在疫情期間為客戶提供大致無間的服務。

本報告中的照片皆來自
太平洋航運船上的同事。

#WithYouForTheLongHaul

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)

香港
黃竹坑
香葉道2號
One Island South 31樓

電話: +852 2233 7000
電郵: IR@pacificbasin.com

www.pacificbasin.com



請掃描此處進入本公司網站

關注我們



概念及設計: emperor.works
製作: 資本財經印刷有限公司

* 僅供識別