

行政總裁報告



Martin Fruergaard

行政總裁

雖然受惠於中國重新開放，但由於全球增長放緩、利率上升及烏克蘭衝突持續不斷等主要因素，小宗散貨的全球需求仍然按年下跌

財務業績

於本年度上半年，我們錄得基本溢利76,200,000美元、淨溢利85,300,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利189,100,000美元。股本回報率達9%（按年計算），每股基本盈利為12.9港仙。

我們的基本溢利受到負面影響，是由於防疫規則放寬後港口擠塞的情況減少，帶動運力供應增加，導致市場貨運租金下跌。雖然受惠於中國重新開放，但由於全球增長放緩、利率上升及烏克蘭衝突持續不斷等主要因素，小宗散貨的全球需求仍然按年下跌。

第 39 頁 集團表現分析

我們繼續保持穩健的財務狀況，已承諾可動用流動資金達 375,100,000 美元，在擴大船隊的同時仍能減少債務。目前，我們的借貸淨額相當於自有貨船賬面淨值的 7%。此外，我們未被擔保貨船的數目有所增加，目前有 65 艘貨船並未被抵押。

董事會已宣派中期股息每股 6.5 港仙，佔期內淨溢利的 51%。雖然現時周邊全球乾散貨需求及貨運租金的不確定性正繼續影響航運業，但這項決定符合我們一貫的派息政策，亦反映了我們對公司強勁的資產負債表充滿信心。

正面盈利及具競爭力的成本基礎

2023 年上半年，儘管貨運市場疲弱，但我們的大規模的**核心業務**仍帶來 96,100,000 美元的貢獻。我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入按年分別下跌 51% 及 60% 至 13,030 美元（淨值）及 13,700 美元（淨值）。

我們於期內的日均表現較小靈便型（BHSI 38,000 載重噸（經調整））及超靈便型（BSI 58,000 載重噸）乾散貨船的平均指數分別高出 4,390 美元及 3,770 美元。

我們的管理開支、財務開支及貨船營運開支繼續保持競爭力，其中小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均損益平衡水平（包括一般及行政管理開支）分別為 9,600 美元及 11,190 美元。隨著控疫措施的放寬，船員換班開支、隔離及其他疫情相關的船員開支於期內持續減少。這對中國船員比例較高的小靈便型乾散貨船尤其有利，並對我們的營運開支產生正面影響。

我們的**營運活動**於 11,000 個營運日數中錄得日均利潤達 1,550 美元（淨值），為本集團貢獻 17,000,000 美元。我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對，以補足我們的核心業務，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻。

我們的債務就按期攤銷而減少，並利用利率掉期合約來限制我們所承受的浮動利率債務風險。我們透過這些舉措，加上我們的現金持有量，來減低利率上升所帶來的額外財務開支。

第 21 頁 我們的表現



短期不利因素

儘管整體乾散貨需求增加，但由於港口擠塞情況減少及效率提高，導致可用貨船數目增加，本年度上半年的市場貨運租金有所下跌。由於通脹及利率上升導致全球增長放緩，以及烏克蘭衝突持續不斷，小宗散貨的裝載量按年減少 0.1%。

穀物裝載量按年下跌3%，主要由於阿根廷因乾旱造成穀物出口下跌。在美國，惡劣天氣及物流問題導致經由密西西比河運送穀物的成本增加，使美國穀物價格缺乏競爭力，從而令 2023 年上半年穀物出口量減少。巴西雖然面臨收割及出口進度延遲的問題，但仍能錄得創紀錄的穀物出口量。在烏克蘭衝突持續以及近期烏克蘭與俄羅斯所簽訂的穀物出口協議終止的情況下，黑海地區在出口穀物及其他商品面臨挑戰。烏克蘭的穀物收成很可能低於 2022 年水平，原因是可耕地減少，冬季農作物播種減少，以及由於肥料成本上升及供應有限，農民減少使用肥料，導致農作物產量下降所致。

由於全球經濟活動疲軟，加上中國疫後經濟復甦緩慢，2023 年餘下時間的小宗散貨需求仍將受到負面影響。然而，中國的基礎建設投資及住房建設復甦扶持政策，可能會帶來一些增長空間。

← 第 16 頁 市場回顧

供應

儘管航運業其他界別的新建造貨船訂單量有所增加，但期內乾散貨船訂單量依然低迷。根據Clarksons Research，2023 年上半年的訂單量按年下降18%，而新建造乾散貨船訂單量佔現有船隊的7.4%，接近數十年來的最低位。造船廠可用船位仍然有限，今天下的新訂單普遍預計將於2026年交付。

整體乾散貨船訂單量發展



本年度上半年貨船報廢量雖然有限，但全球乾散貨船船隊只錄得1.6%的溫和淨增長。此較上年度的船隊增長輕微增加，這是由於本年度上半年的新建造貨船交付量增長抵銷了貨船報廢量增長。全球小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊的增長只有1.5%。

新建造貨船的昂貴成本及較高的資本開支將很可能遏抑新建造貨船訂單。滿足未來減碳法規所需的燃料、貨船設計及技術的不確定性抑制了乾散貨船訂單。我們預計，以雙燃料推動的零排放中型乾散貨船快將可予訂購，但新建造貨船的高昂造價將使買家卻步。

國際海事組織的全球EEXI (現有船舶能效指數) 及CII (碳排放密度指標) 法規於 2023 年1月生效，預計將推動不同的技術及營運措施，以提高現有貨船的碳效能。EEXI (特別是發動機功率限制器) 將導致大多數貨船的最高航速一次性永久降低，這將限制全球船隊提速航行以滿足需求增長的能力。CII 將導致貨船航速逐漸減慢，並隨著船齡較高及效率較低的貨船無法滿足排放要求而加快報廢率。

由於日益增加的環境法規將鼓勵船東逐步淘汰船齡較高、效率較低的貨船，我們預計未來數年的貨船報廢量將會增加，並對貨運市場產生正面影響。船齡超過 20 年的小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊約佔全球小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊約14%及10%，並很可能會被報廢。Clarksons Research目前預測，2023年及2024年的全球小靈便型及超靈便型乾散貨船報廢率分別為0.4%及1.3%。

我們預計，以雙燃料推動的零排放中型乾散貨船快將可予訂購，但新建造貨船的高昂造價將使買家卻步

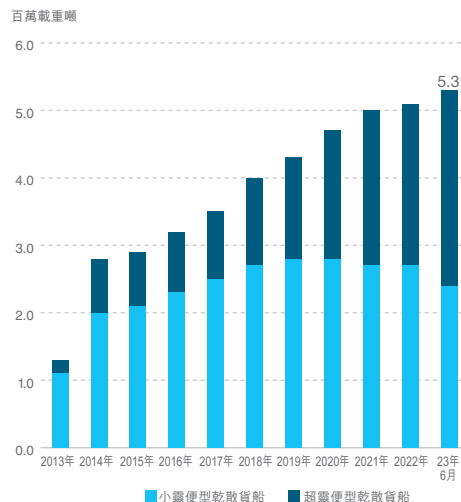
船隊增長策略

我們的長期策略是通過購買現代化的二手貨船壯大我們的超靈便型乾散貨船自有船隊，並以較新及較大型的貨船更新我們船齡較高及效率較低的小靈便型乾散貨船。這可以提高我們船隊的效率、壽命及盈利能力。

我們於期內購入更現代化的貨船，包括五艘超大靈便型乾散貨船、一艘超靈便型乾散貨船及一艘小靈便型乾散貨船，同時出售兩艘船齡較高的小靈便型乾散貨船，以獲取價值回報及滿足更嚴格的环境法規。

自2021年初以來，我們自有船隊的載重能力增長了6%，目前總載重能力達到5,300,000載重噸，其中55%為超靈便型乾散貨船。

大幅增長的自有船隊及超靈便型乾散貨船佔船隊的比例



根據Clarksons Research，儘管貨運租金下降幅度較大，但貨船價值依然高昂。期內指標船齡五年的小靈便型及超大靈便型乾散貨船的二手價格分別上升了6%及5%。我們相信，由於新建造貨船投入成本增加及船廠承造能力有限，新建造及二手貨船的資產價格將保持高企。

我們目前擁有121艘優質的小靈便型及超靈便型乾散貨船，它們非常適合我們的客戶和我們的貨運服務，有助我們繼續優化船隊，提高符合日益嚴格的环境法規的能力。

減碳法規

於2023年7月，國際海事組織採納經修訂的溫室氣體策略，此策略較以往更為雄心勃勃，其目標是要國際航運於2050年前後實現淨零排放，並設有指示性中期減碳目標。因此，國際海事組織的目標現在與太平洋航運自身於2021年承諾實現的2050年淨零排放目標更加一致。

為支持向零排放燃料的必要過渡，國際海事組織將制定一套中期措施，包括溫室氣體船用燃料標準及海運溫室氣體排放定價機制等技術及經濟措施。我們預期這些措施將於2025年底確立，最早將於2027年生效。同時，國際海事組織的經修訂溫室氣體策略將導致CII及EEXI法規於2030年之前更加嚴格，有關CII/EEXI的修訂最遲將於2026年完成。我們將密切關注CII及EEXI的變化，並就國際海事組織日後引入的中期溫室氣體減排措施做好準備。

貨船將需要按照這些新推行的目標而進一步減速，同時，船齡較高及效率較低的貨船將逐漸不再適合於航運貿易中運行，其報廢率將會加快。

各種監管壓力正在上升。自2024年起，航運業將被納入歐盟排放交易體系(EU ETS)。我們亦正為更多減碳法規進行準備工作，例如歐盟燃料指令、美國《清潔航運法案》及《國際海洋污染問責法案》(見第30頁)以及國際海事組織的破定價措施，這些措施均將進一步鼓勵船東過渡至零排放貨船及燃料。



可持續發展已成為全球各大組織關注的重要問題，太平洋航運亦不例外。我們的決策及營運實踐受可持續發展目標的影響越來越深。

減碳

為了在2050年之前實現淨零排放的目標，我們不斷評估並推行各種技術及營運措施，以提高現有貨船的燃料效益，並將投資於零排放貨船。我們的目標是於2050年或之前我們的整個船隊均由零排放貨船組成。

我們繼續與日本合作夥伴Nihon Shipyard Co.及三井物產合作推進以甲醇為燃料的零排放貨船的設計。我們預計於2024年年底或之前可訂約購買第一代雙燃料零排放新建造貨船，而有關交付預計將遠早於原定的2030年目標。

◀ 第 29 頁 可持續發展摘要

安全及福祉

各國政府解除了新型冠狀病毒防疫措施，這正面舉措使我們能更有效地進行船員換班、以及恢復岸上員工更頻繁地上船進行安全審查、培訓及為船員提供支持。我們感激一眾船員於艱難的疫情期間在長時間離開家人的情況下所付出的努力。

近年，我們透過下列措施進一步提升對心理健康的關注：

- 加強培訓策略並定期檢討各項安全及健康計劃
- 復辦實體的高級船員互動培訓課程
- 將網上培訓擴展至專業船員的休假及在職培訓
- 委託兩間遙距醫療服務提供者3Cube及Sea Bird Medicare支援船員的身心健康
- 於船員上船前對他們進行額外心理篩選測試
- 提升衛星數據計劃，讓船員能夠享受更佳及無間斷的互聯網服務
- 推行PB Families Programme (太平洋航運家庭計劃)，並每季為菲律賓船員家庭舉行活動

從短期來看，我們相信全球乾散貨需求將繼續受利率上升及通脹以及全球經濟活動疲弱所影響，部分經濟體甚至可能出現衰退

我們繼續以安全為先，致力以零工傷為目標。我們的船員於2023年上半年逾1,030萬個工時中錄得九宗工傷事故(包括五宗引致工時損失的工傷事故)。我們繼續鼓勵工作人員及船員作出險情報告，並已於871份報告(2022年上半年：883份)中鉅細無遺地記述安全事故及險情，作為預防傷害及損失的寶貴借鑑。

市場前景

因應利率上升及通脹，全球增長繼續放緩。根據國際貨幣基金組織的預測，全球國內生產總值增長率將由2022年的3.5%減慢至2023年的3.0%，這或會對乾散貨商品的需求產生負面影響。

從短期來看，我們相信全球乾散貨需求將繼續受利率上升、通脹以及全球經濟活動疲弱所影響，部分經濟體甚至可能出現衰退。雖然中國重新開放為乾散貨需求帶來助力，但預計還需要更多刺激才能進一步推動需求。

這些不利因素將在短期及可能於2023年餘下時間繼續對乾散貨運租金帶來負面影響。長遠而言，我們對航運業的基本因素仍感到樂觀。

在以印度及東盟地區國家等新興市場為首的全球重大基礎設施投資的支持下，加上面對全球糧食及能源安全問題，預計乾散貨需求將會獲得支持。中國的重新開放政策預計將帶動製造業、基礎設施、房地產及綠色經濟等多個行業的增長，而有關增長將支持這一需求。

我們認為，現有及即將出台的環境法規將持續遏止過量新建造貨船訂單一段時間，並為乾散貨運租金帶來支持。我們同時預計，未來數年的環境法規將導致貨船航速降低，並增加低效貨船的報廢量。

我們的大型現代化自有船隊由靈活通用的小靈便型和超靈便型乾散貨船組成，再加上與客戶的緊密合作關係、日益增加的貨運機會以及高貨船僱用率，使我們已為未來作好準備。

委任新的財務總監

正如之前宣佈，我們欣然確認Michael T. Jorgensen先生自2023年7月起擔任我們的新任財務總監。Jorgensen先生於航運業工作超過35年，期間在A.P.穆勒一馬士基集團、Dampskibsselskabet Norden A/S及ASYAD航運公司擔任多個高級管理職位。

已為未來作好準備

我們對乾散貨運市場的未來持樂觀態度，並預計各項供需基本因素將使我們能夠長遠獲得更穩定、更可持續的盈利。我們預計，煤炭、穀物及鐵礦石需求將因應貿易流向及新興市場經濟體的變化以及中國政府的疫後復甦政策而有所增長。儘管美國及歐洲經濟活動較為疲弱，但有賴中國疫後經濟復甦及全球綠色轉型舉措，小宗散貨貨運活動依然強勁。

考慮到新建造貨船的昂貴成本、周邊新環境法規的不確定性以及較高利率的環境，我們預計不會有大量新建造乾散貨船訂單出現。低訂單量加上降低碳排放密度措施可能會導致未來數年航速降低及報廢量增加，從而可能造成貨船短缺，使市場長遠處於結構性供不應求的狀態。

我們正積極降低現有貨船的碳排放密度，爭取於2050年之前實現全面減碳，努力邁向可持續發展的未來。我們亦致力將環境、社會及管治理念更全面地融入我們整個業務的營運、決策及文化中。

我們的現代化船隊能夠滿足客戶的各種需要，在這現代化船隊的支持下，我們對乾散貨運的未來感到雀躍。我們的員工分布於全球各

地設立的據點，我們利用這些據點提升我們對市場的洞察及知識，以提供最優質的服務及獲得貨運機會。我們相信，乾散貨運業是一個能夠連接世界及促進全球貿易的重要行業。



Martin Fruergaard

行政總裁

香港，2023年7月31日

策略方針維持不變

策略

- 維持並鞏固我們作為一家服務全球客戶運輸需要的小宗散貨貨運綜合船東及營運商翹楚
- 繼續執行我們長遠的超靈便型乾散貨船船隊增長及小靈便型乾散貨船更新策略
- 繼續出售船齡較高及燃料效益較低的貨船，兌現潛藏價值並確保我們的船隊能更容易地達到國際海事組織的溫室氣體減排目標
- 推動零排放及能夠使用甲醇的雙燃料超靈便型乾散貨船的設計及開發，並計劃最早於2024年訂購該貨船
- 維持我們強勁的現金及資產負債表
- 成為行業翹楚（以日均租金及開支為基準）

特別重點領域

- 為我們的團隊提供支持，確保我們持續提供優質服務予客戶，同時亦提高盈利
- 確保我們的船員身心健康，及貨船繼續安全高效地運行
- 加大力度優化我們的環境表現，確保符合國際海事組織2030年碳效率規定及往後法規
- 加倍利用不斷增加的內部數據，藉以改善營運效率、成本及環境表現，最終為客戶帶來附加價值

