

運籌帷幄 構建未來



Pacific Basin



共邁遠途

太平洋航運
中期報告 2023
股份代號: 2343

業務

業務簡介

我們是乾散貨船船東及營運商。我們的航運業務本着以客為先的宗旨，以現貨及長期貨運合約，為逾500名工業客戶及乾散貨商品貿易商及生產商提供優質、可靠及具競爭力的貨運服務。太平洋航運總部設於香港並於香港上市，於全球營運一支於世界各地進行貨運的龐大船隊

卓越團隊成就完善服務



386 名岸上員工

分布於全球14個
主要地區的辦事處



3,900+ 名船員

於2023年上半年在
我們的自有貨船上工作



1,000+ 次航程

已於2023年上半年完成

我們的業務方針

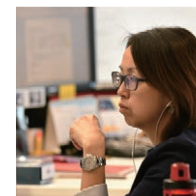
- 對我們的客戶、員工、業務及品牌充滿熱忱
- 履行承諾，並深信建立長遠關係的價值遠勝短期的利益
- 提供切身、靈活、迅速及可靠的服務，積極尋求能為客戶提供簡單快捷的營商方式
- 採取可持續的經營方針，提倡高水平的安全及環境管理
- 我們全體都是企業大使，對集團大家庭擁有強烈的歸屬感
- 提倡互相尊重、友愛公平及充滿愉快氣氛的工作環境，務求令員工獲得安全感、歡迎及信任
- 重視多元，以尊嚴、尊重和公平機會原則對待每個人
- 通過努力及團結同心，以追求卓越及成功的目標
- 在商業模式、服務及行為操守方面不斷追求突破
- 尋找合作機會，協力對抗行業挑戰

第29頁 可持續發展摘要

第4頁 業務

以客為先

以客為先的業務模式推動我們提供創新的客戶交流及服務、可靠性高的服務、加強客戶滿意度及良好的業界商譽



500+
名客戶

經驗團隊

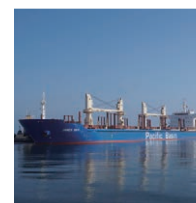
我們的員工分布於全球各地設立的據點，提供前線客戶服務辦事處網絡，確保我們與客戶保持緊密合作，加強信任和溝通，從而提升我們對市場的洞察及知識，以提供最優質的服務



14
個辦事處

卓越船隊

我們營運全球最大型及可互換的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊之一，使我們能隨時隨地提供高效率的營運及可靠的服務



282
艘自有及營運中貨船

目錄

2023年上半年摘要

- 02 業務摘要
- 03 財務摘要

業務

- 05 我們的船隊
- 06 我們的全球網絡
- 07 我們的貨運量

半年度回顧

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

可持續發展及管治

- 29 可持續發展摘要
- 33 企業管治
- 35 其他資料

財務報表

- 39 集團表現分析
- 40 財務報表
- 44 財務報表附註
- 57 核數師審閱報告

導覽符號解釋

↔ 連結至本中期報告內的相關詳情

KPI 重要關鍵績效指標

本報告的焦點

2023年上半年摘要

業務摘要

2023年中期財務業績

本中期報告於2023年7月26日舉行，本半年度報告包括約300,000頁內容。從2023年1月1日至2023年6月30日，本半年度報告的總頁數為1,000,000頁。本半年度報告的總頁數為1,000,000頁。本半年度報告的總頁數為1,000,000頁。

項目	2023年1-6月	2022年1-6月	變動
營業額	118.1	118.1	0%
溢利	86.3	86.3	0%
每股盈利	9.0	9.0	0%

供應增長有限

由於全球經濟放緩，本半年度報告的供應增長有限。本半年度報告的供應增長有限。本半年度報告的供應增長有限。

財務業績良好

本半年度報告的財務業績良好。本半年度報告的財務業績良好。本半年度報告的財務業績良好。

為股東提供及更新船隻

本半年度報告的為股東提供及更新船隻。本半年度報告的為股東提供及更新船隻。本半年度報告的為股東提供及更新船隻。

02 業務摘要

半年度回顧

我們的表現

本半年度報告的我們的表現。本半年度報告的我們的表現。本半年度報告的我們的表現。

項目	2023年1-6月	2022年1-6月	變動
營業額	118.1	118.1	0%
溢利	86.3	86.3	0%
每股盈利	9.0	9.0	0%

我們的商業活動

本半年度報告的我們的商業活動。本半年度報告的我們的商業活動。本半年度報告的我們的商業活動。

我們的業務

本半年度報告的我們的業務。本半年度報告的我們的業務。本半年度報告的我們的業務。

21 我們的表現

半年度回顧

行政總裁報告

本半年度報告的行政總裁報告。本半年度報告的行政總裁報告。本半年度報告的行政總裁報告。

Martin Fruergaard
行政總裁

財務業績

本半年度報告的財務業績。本半年度報告的財務業績。本半年度報告的財務業績。

供應增長有限

本半年度報告的供應增長有限。本半年度報告的供應增長有限。本半年度報告的供應增長有限。

為股東提供及更新船隻

本半年度報告的為股東提供及更新船隻。本半年度報告的為股東提供及更新船隻。本半年度報告的為股東提供及更新船隻。

11 行政總裁報告

半年度回顧

可持續發展摘要

本半年度報告的可持續發展摘要。本半年度報告的可持續發展摘要。本半年度報告的可持續發展摘要。

我們的可持續發展框架

本半年度報告的我們的可持續發展框架。本半年度報告的我們的可持續發展框架。本半年度報告的我們的可持續發展框架。

我們的宗旨

本半年度報告的我們的宗旨。本半年度報告的我們的宗旨。本半年度報告的我們的宗旨。

我們的願景

本半年度報告的我們的願景。本半年度報告的我們的願景。本半年度報告的我們的願景。

29 可持續發展摘要

業務摘要

2023年中期財務業績

太平洋航運於2023年上半年錄得基本溢利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。這為我們帶來股本回報率達9%（按年計算）及每股基本盈利12.9港仙。

我們繼續維持穩健的財政狀況，其中已承諾可動用流動資金達375,100,000美元而淨負債比率為7%，同時我們於期內繼續擴大自有船隊。

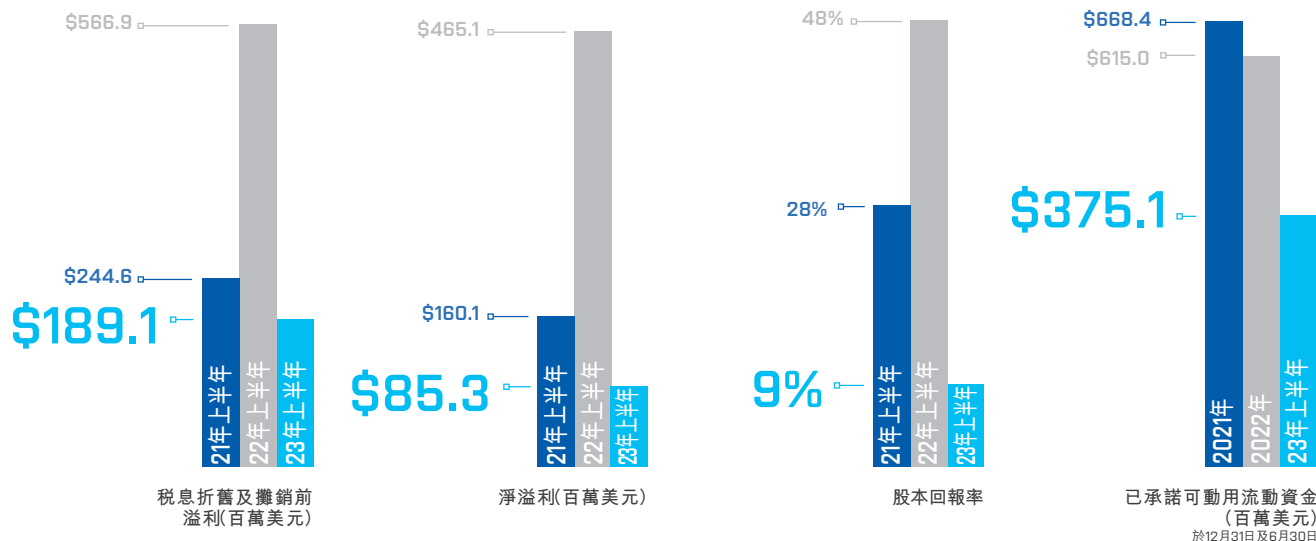
董事會已宣派中期股息每股6.5港仙，佔期內淨溢利的51%。雖然現時周邊全球乾散貨需求及貨運租金的不確定性正繼續影響航運業，但這項決定符合我們一貫的派息政策，亦反映了我們對公司強勁的資產負債表充滿信心。

供應增長有限

全球乾散貨需求按年增加，主要是由於煤炭及鐵礦石裝載量增加。煤炭裝載量從印尼於2022年1月實施煤炭出口禁令所造成的低位增加，以及中國能源安全憂慮造成需求增加。中國的疫後經濟復甦帶動了鐵礦石需求。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。

雖然上半年供應增長有限且整體需求增加，但由於擠塞情況有所緩和導致實質貨船供應量增加，貨運租金因此嚴重受壓。

儘管存在短期不利因素，惟有賴供應基本面穩健，我們對乾散貨運的長期潛力感到樂觀。我們擁有一支現代化及靈活通用的小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊，加上我們與客戶的戰略合作關係以及日益增加的貨運機會，令我們於未來處於有利位置。



財務業績良好

- 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**13,030美元**及**13,700美元**，合共產生96,100,000美元的貢獻（未計管理開支）
- 我們的營運活動於11,000日的營運日數中錄得強勁的日均利潤**1,550美元**（淨值），產生17,000,000美元的貢獻（未計管理開支）
- 我們的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；隨著全球放寬防疫限制，我們的成本亦因船員回國開支下跌而受惠
- 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

為未來擴充及更新船隊

- 我們現有121艘小靈便型及超靈便型乾散貨船，並合共營運約282艘自有及租賃貨船
- 我們於期內售出兩艘船齡較高的小靈便型乾散貨船，並獲交付更多現代化貨船，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
- 我們仍然致力於奉行進一步擴大我們的超靈便型乾散貨船船隊的長期策略，並以船齡較輕、較大型及較高效的貨船更新我們的小靈便型乾散貨船船隊，從而進一步優化我們的船隊，有助提高符合日益嚴格的環境法規的能力
- 我們已透過技術提升、營運措施及逐步更新船隊，為遵守國際海事組織於2023年1月生效的減排規則作充分準備
- 我們將投資於零排放貨船，並正在開發第一代以甲醇推動的超大靈便型乾散貨船的設計

財務摘要

	2023年 6月30日 百萬美元	2022年 6月30日 百萬美元	2022年 12月31日 百萬美元
業績			
營業額	1,148.1	1,722.8	3,281.6
按期租合約對等基準的收入	641.4	1,225.5	2,216.7
稅息折舊及攤銷前溢利 ¹	189.1	566.9	935.1
基本溢利 KPI	76.2	457.5	714.7
股東應佔溢利	85.3	465.1	701.9
資產負債表			
資產總額	2,515.8	2,884.5	2,648.7
現金及存款總額	215.0	516.3	443.9
已承諾可動用流動資金	375.1	698.6	615.0
(借貸)／現金淨額	(128.1)	68.9	65.3
股東權益	1,821.6	2,036.7	1,907.4
資本承擔	0.2	1.3	42.4
現金流量			
經營	184.8	511.5	935.3
投資	(73.5)	82.3	63.2
融資	(255.2)	(462.0)	(949.1)
現金及現金等價物淨變動	(143.9)	131.8	49.4
每股數據			
每股基本盈利	港仙 12.9	港仙 74.5	港仙 109.1
股息 KPI	6.5	52.0	78.0
經營業務產生的現金	27.9	82.0	145.2
股東權益	271.1	303.2	283.9
期末股價	2.38港元	3.00港元	2.64港元
期末市值	125億港元	158億港元	139億港元
比率			
淨溢利率	7%	27%	21%
平均股本回報率(按年計算)	9%	48%	38%
股東總回報率	0%	26%	31%
(借貸)／現金淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI	(7%)	4%	4%
(借貸)／現金淨額相對股東權益比率	(7%)	3%	3%
利息覆蓋率 KPI	18.8倍	49.3倍	45.3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

業務

-
- 05 我們的船隊
 - 06 我們的全球網絡
 - 07 我們的貨運量
-



我們的船隊

太平洋航運是
全球最大的
現代化小靈便型
及超靈便型
乾散貨船船東及
營運商之一




我們配備起重機的乾散貨船靈活通用並可自行裝卸貨物

我們的貨船主要運輸小宗散貨，包括農產品、原材料、建材和其他基本的散貨商品

我們的貨物組合主要是非化石燃料商品

小宗散貨運送業務具備分布於不同地區，客源及貨物種類多樣化的裨益，能夠實現三角點貿易、高裝載率及更具破效能

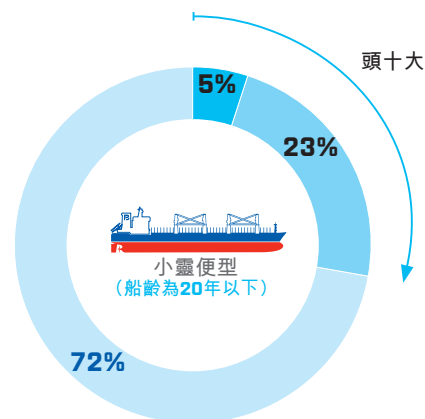
我們的貨船有90%以上的時間載有貨物

	營運貨船			總計	總載重噸 (百萬噸) 自有	平均船齡 自有
	自有	長期租賃	短期租賃 ¹			
 小靈便型	71	9	47	127	2.4	13
 超靈便型/ 超大靈便型 ²	50	9	95	154	2.9	11
 好望角型	1	-	-	1	0.1	12
總計	122	18	142	282	5.4	12

於2023年6月30日

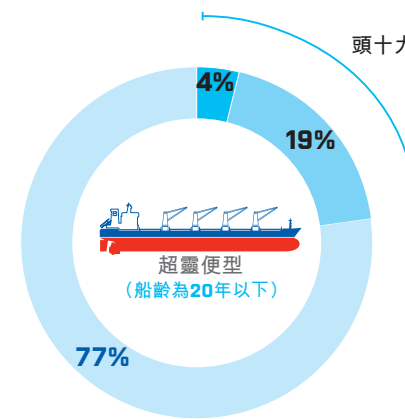
¹ 於2023年6月營運中的短期貨船及與指數掛鈎的貨船之平均數目

² 超過60,000載重噸的超靈便型乾散貨船通稱為超大靈便型乾散貨船



我們營運的船齡為20年以下、25,000-40,000載重噸的小靈便型乾散貨船佔全球小靈便型乾散貨船船隊約5%

■ 太平洋航運 ■ 其他十大航運公司 ■ 其他

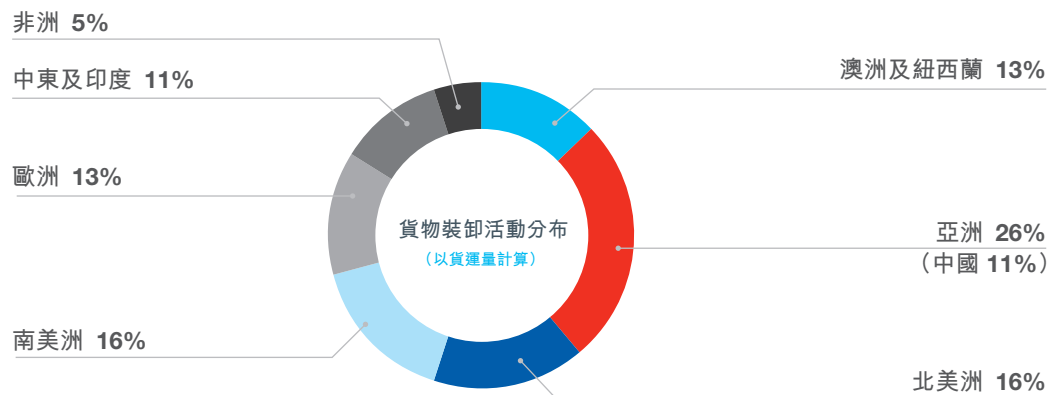
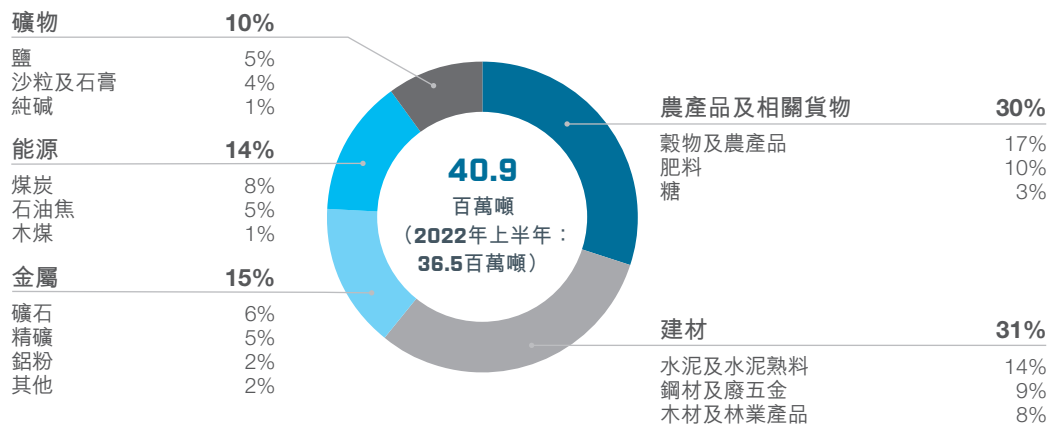


我們營運的船齡為20年以下、40,000-70,000載重噸的超靈便型乾散貨船佔全球超靈便型乾散貨船船隊約4%

資料來源：太平洋航運，Clarksons Research

我們的貨運量

2023年上半年



A large blue and red ship hull, 'CHILOE ISLAND', is shown in a dry dock. The ship is the central focus, with its name 'CHILOE ISLAND' written in white on the blue upper section. Below the name is a white number '5'. The lower section of the hull is painted red. The ship is surrounded by industrial structures, including cranes and scaffolding, under a cloudy sky.

CHILOE ISLAND

5

半年度回顧

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



與新任主席對話

Stanley Ryan先生曾於Cargill, Inc.服務25年，擔任全球行政及一般管理職務，包括擔任Cargill油籽業務總經理，以及委內瑞拉及巴西精煉油業務總經理。Stanley曾擔任Cargill北美調味品、醬料及食用油業務的總裁，以及Cargill於歐洲的精煉油業務及於澳大利亞的食品配料業務之董事總經理。他擔任Cargill農產品供應鏈業務的全球聯席領導及其全球企業中心的成員。他於2014年10月至2016年6月期間擔任Eagle Bulk Shipping Inc.的獨立董事，並於2015年3月至9月擔任Eagle Bulk的臨時行政總裁。他亦於2016年2月至2022年3月擔任Darigold, Inc.的行政總裁兼主席。

Stanley自2016年起擔任太平洋航運的獨立非執行董事。

問：

是甚麼吸引您擔任太平洋航運主席一職？您會重點處理哪些事情？

過去七年，我一直擔任太平洋航運的獨立非執行董事，能夠擔任這家世界領先的航運公司的主席是我的榮幸，我衷心感謝董事會、股東及員工對我的信任和支持。

作為主席，我將與董事會及領導團隊緊密合作，進一步制定及監察我們在許多關鍵領域的策略，包括減碳、船隊擴充及更新，以及確保我們船員及岸上員工的安全。

我相信，憑藉我們經驗豐富、才華橫溢的領導團隊、靈活多元的優質船隊、長期忠實的客戶網絡，以及穩健的財務狀況，我們完全有能力駕馭市場周期，為所有持份者創造價值。

問：

太平洋航運目前正面臨哪些機遇及挑戰？

在太平洋航運，我們將挑戰視為贏得新競爭優勢的機遇。作為全球物流網絡的一份子，我們面臨的挑戰與傳統岸上公司類似。然而，由於我們大部分業務活動是在海上進行，故我們亦面臨著多項特殊挑戰，包括吸引及挽留船員在海上工作、確保他們的安全及福祉、以及實現貨船減碳等，其中在貨船減碳方面，目前只有極少替代燃料可實現零排放。

我們將安全及持續培訓放在首位，這與我們強大的僱主品牌及行業聲譽相結合，有助我們吸引及留住那些認同我們價值觀的頂尖人才，並為我們打造了充滿吸引力及成就感的海上職業生涯。我們還投資於體育、音樂、健身器材及科技，以幫助減輕因長期遠離親人所帶來的若干挑戰。

減碳是我們的一大工作重點，亦是我們所有人希望實現的目標。

我們是業內其中一家最早承諾於2050年或之前實現零排放的公司，要實現這目標不僅需要投資於零排放貨船、替代燃料及技術，還需要投資於如何獲取、分析及利用內部及外部數據，培訓船員，以及持續投資於我們自家的技術、優化、商業及可持續發展團隊。憑藉強勁的資產負債表以及貨船營運及管理專長，我們已經做好準備，可以充分善用減碳優勢。

問：

鑑於您在航運業及其他行業的經驗，在您的領導下，我們是否可以期待任何策略上的變化或多元化的發展？

雖然我在其他商品行業擁有經驗，包括在遠洋貨運業的各個不同領域，但太平洋航運將繼續專注於靈活通用、中型及配備起重機的小靈便型乾散貨船及超靈便型／超大靈便型乾散貨船，保持在該等貨船的領先地位，因為這些船型能承運各種小宗散貨及穀物等具高吸引力及



長遠需求基礎的貨物，並在地域、客戶及貨物方面提供顯著的多元化優勢。

我們將致力貫徹我們的長期策略，進一步發展我們的超靈便型／超大靈便型乾散貨船船隊，並正在以船齡較輕、較大型及較高效的貨船更新小靈便型乾散貨船船隊，從而進一步優化船隊以保持成本競爭力，減少碳足跡，以及滿足日益嚴格的環境法規。我們將投資於零排放貨船，並正在開發一套針對第一代以甲醇推動的超大靈便型乾散貨船的設計。我對我們的行業保持樂觀——太平洋航運已做好充分準備，以從穩健的長期小宗散貨需求及貨船低訂單量中獲益。

問：

有甚麼事情是令您徹夜不眠的？

最首要的是確保船員的安全及福祉。他們的工作面臨著多種挑戰及風險，從惡劣的天氣環境，以至海盜威脅、疲勞、孤獨、醫療資源有限等。我們致力為我們的船員提供持續的培訓及支持，將行業最佳常規融入我們的工

作流程中，並培養「安全第一」的文化。我相信，只要管理層保持對安全第一的重視，我們便能夠繼續保障船員安全，同時為客戶提供可靠及無間斷的服務。

問：

太平洋航運將如何於2050年或之前實現零排放目標？

我們的2050年零排放目標反映我們在業務各個方面對可持續發展的承諾。雖然乾散貨船已經是最環保的商品運送模式之一，但我們依然一直探索新的方法，進一步提高我們的環保效益。為實現這一目標，我們正推行若干策略，包括利用我們所掌握的龐大數據來進行營運改進，如調整船速、減少港口延誤、安裝節能設備、監測天氣及規劃航線，以節省燃料及減少排放。

除此之外，我們還與淨零燃料的龍頭供應商以及下一代發動機及船體設計的創新企業合作；並與業界人士接觸，了解低碳轉型所需的基礎設施。

問：

您對乾散貨運市場未來3-5年的發展有甚麼預測？

雖然我們往往無法作出可靠的具體預測，但我們可以預期有若干因素會影響未來市場情景。其中一個因素是預計將於未來幾年上升的市場波動性。這種波動性增加可以為我們創造新的機遇。因此，為了保持我們的領先地位，我們必須著力理解、評估及控制風險。

另一個重要因素是增長，因為業務的規模不僅關係到客戶，亦關係到成本結構及先進技術的投資。我們的目標是繼續發展並保持行業領先地位，填補競爭對手留下的市場空間。

除上述因素外，由於新的貨船設計、法規、燃料及經濟模式的出現，行業將面臨新的挑戰及機遇。這些變化將重塑行業的投資及經營方式，並創造新的競爭動態。

雖然我們可能無法預測所有變化，但我們必須適應並引領行業的發展。最後，我們所處的行業在全球舞台上可能會變得相對更加重要，因為未來經濟產業將變得更加產品密集，並將依賴我們的全球船隊網絡。

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，以提高現有貨船的破效能。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

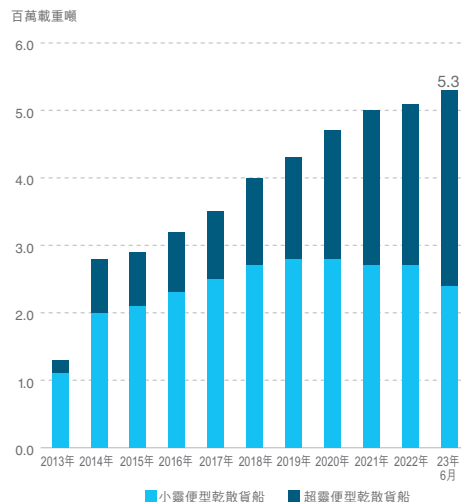
船隊增長策略

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

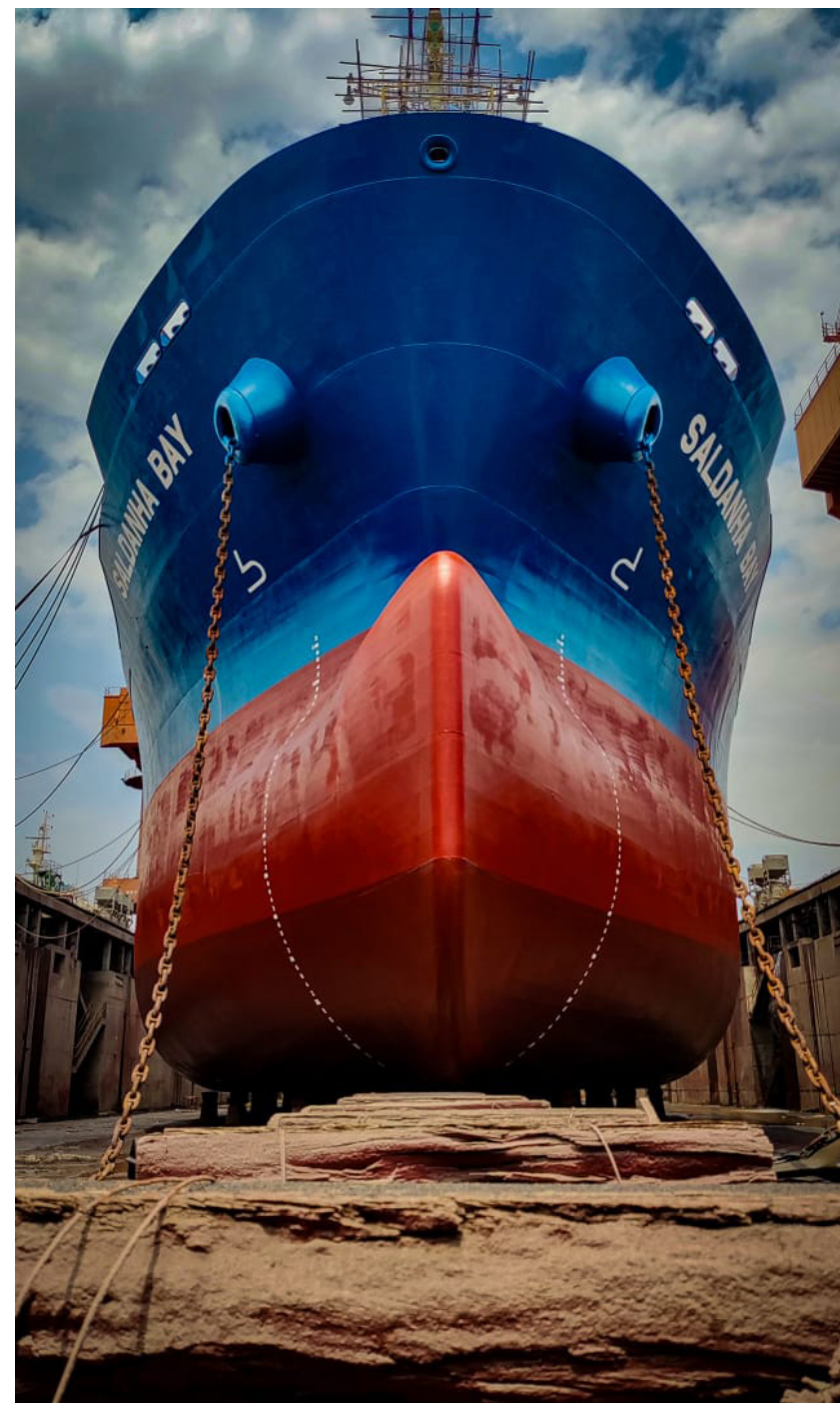
策略方針維持不變

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



市場回顧

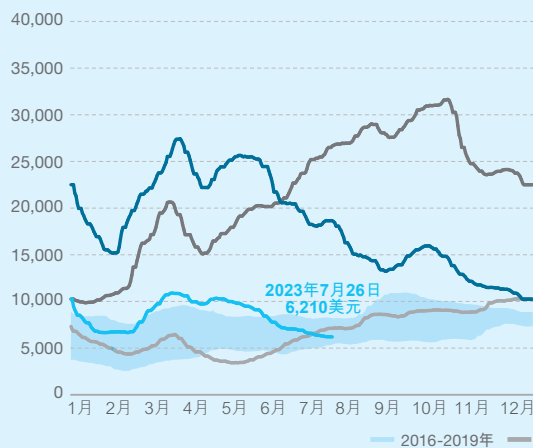
經濟增長放緩對乾散貨運租金造成負面影響

8,640美元 (淨值) ↓ 61% 按年

BHSI 38,000載重噸 (經調整)
2023年上半年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2016年至2023年小靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) *

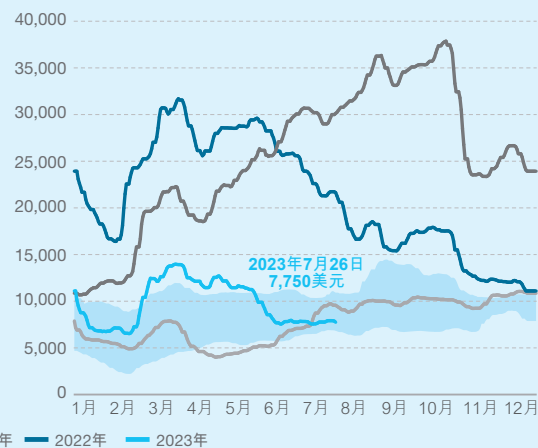


9,930美元 (淨值) ↓ 61% 按年

BSI 58,000載重噸
2023年上半年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2016年至2023年超靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) *



於本年度上半年，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，故市場貨運租金下跌。此外，全球增長因通脹及利率上升而放緩。小靈便型及超靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金分別為8,640美元及9,930美元。

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，期內小宗散貨需求仍然下跌。

展望未來，我們預計全球需求及貨運租金將繼續受利率上升及通脹所影響，部分經濟體甚至可能出現衰退。

貨船價值持續高企

29.5 百萬美元 ↓ 14% 按年

二手超大靈便型乾散貨船價值

於本年度上半年，儘管按期租合約對等基準的租金下跌61%，但仍未能動搖二手貨船價值。Clarksons Research目前對指標船齡五年的超大靈便型乾散貨船的估值為29,500,000美元，與年初相比上升5%。

新建造貨船價格仍高於二手貨船價格，而船廠正忙於承造非乾散貨船型的訂單，限制了我們行業訂造新貨船的空間。

資料來源：Clarksons Research於2023年6月數據

*扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 38,000載重噸 (經調整) 貨船及BSI 58,000載重噸貨船)

需求：中國重新開放對乾散貨需求帶來支持

在中國重新開放帶動煤炭及鐵礦石需求增加的支持下，全球乾散貨裝載量按年增長約2%。小宗散貨的裝載量按年減少0.1%，這是由於水泥及熟料、林業產品及鋁粉的裝載量減少，其分別按年下跌10%、3%及16%。雖然印尼自2023年6月起實施出口禁令，但鐵鋁氧石的裝載量按年增加8%，其增長動力主要來自畿內亞。

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。

煤炭裝載量按年增加6%，主要原因是印尼於2022年1月短暫實施煤炭出口禁令導致低基數效應。此外，儘管中國國內煤炭產量創歷史新高，但因應能源安全憂慮及水力發電量減少，於2023年上半年運往中國的煤炭裝載量按年增加超過70%。

鐵礦石裝載量按年增加3%，這是由於澳洲及巴西均受惠有利天氣條件，以及中國經濟活動於疫後增加，帶動國內的房地產建設、基礎建設及鋼鐵生產等行業的需求。

貨運量與噸位航距需求不同。噸位航距是衡量運輸需求的主要標準。噸位航距的定義為每噸貨物運輸一英里，因此，既反映了運輸量（噸）又反映了運輸距離（英里）。

2023 年上半年全球貨物裝載量 # 按年變動

選定小宗散貨*	↓	-0.1%
穀物	↓	-3%
鐵礦石	↑	+3%
煤炭	↑	+6%

* 礦物、非煤炭能源、金屬及小宗礦石、肥料、糖及非穀物類農產品、水泥及熟料、木材及林業產品、鋼材及廢五金

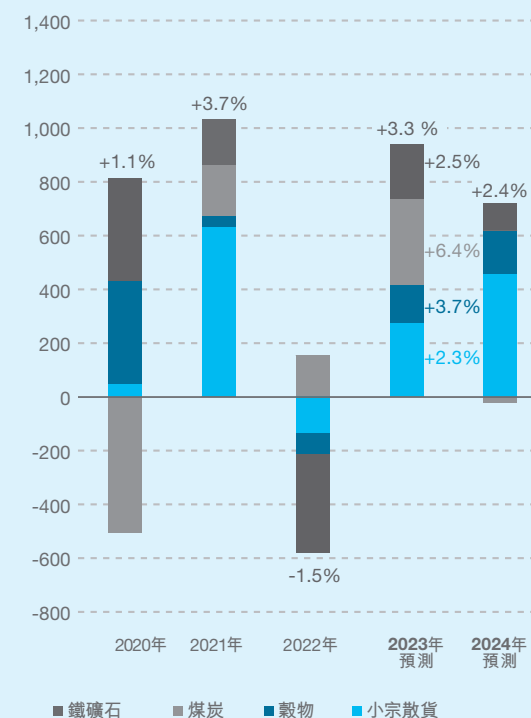
資料來源：Oceanbolt

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

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及不斷改變的飲食習慣所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。

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2023年6月數據

供應：船隊增長速度因貨船訂單量有限及環境法規而放緩

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。期內的實質貨船供應量隨著港口擠塞的情況逐步消除而增加。

期內按期租合約對等基準的租金下跌加上當前油價，已逐漸令貨船航速減慢。我們預計新實施的國際海事組織2023年減碳法規最早要到2024年才會迫使航速進一步減慢。

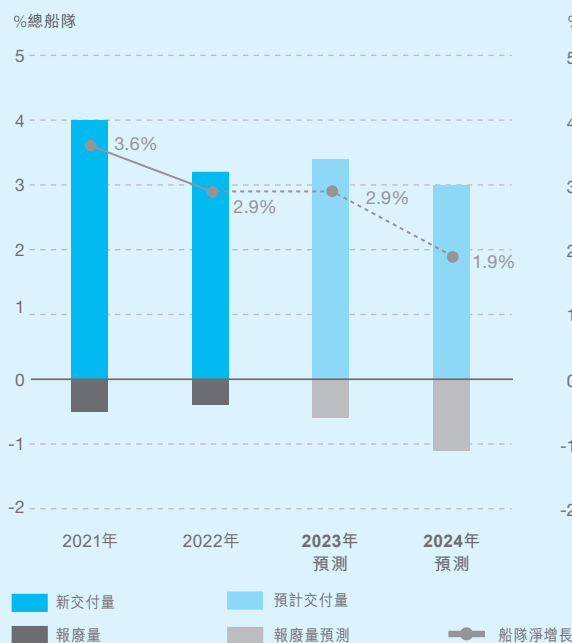
Clarksons Research預測，2023年及2024年全球乾散貨船船隊的報廢率將分別為0.6%及1.1%。這是由於面對複雜的環境法規以及昂貴的貨船維修及升級開支，預計船齡較高及效率較低的貨船報廢率將會增加。

由於新貨船訂單量處於歷史新低，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。國際海事組織和歐盟的減碳法規也將開始導致貨船於未來減慢航速，變相令供應減少，利好市場的長遠走勢。

整體乾散貨船供應發展情況

↑ 1.6%

2023年上半年整體乾散貨船運力

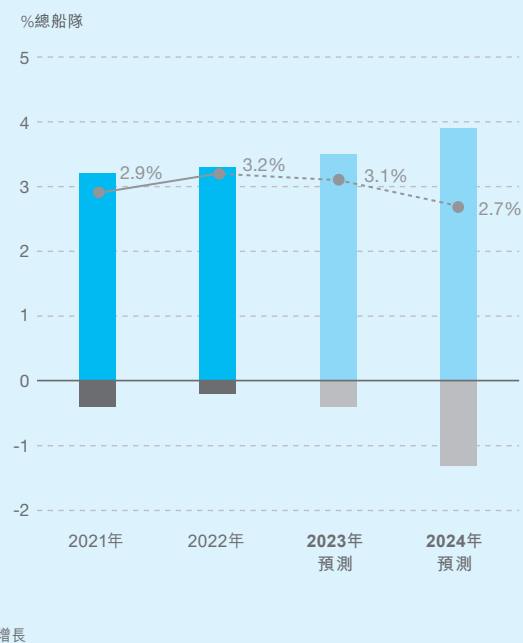


資料來源：Clarksons Research，於2023年6月數據

小靈便型及超靈便型乾散貨船供應發展情況

↑ 1.5%

2023年上半年全球小靈便型及超靈便型乾散貨船運力



資料來源：Clarksons Research，於2023年6月數據

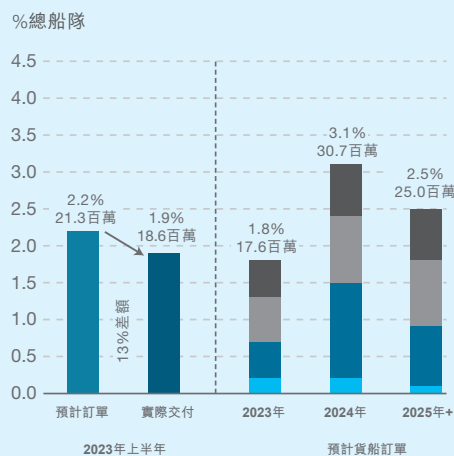
訂單：乾散貨運繼續受惠於創紀錄的低訂單量

乾散貨船總訂單量佔現有船隊的7.4%，仍然接近數十年來的最低位。小靈便型及超靈便型乾散貨船的合併訂單量合共為8.8%，預示未來數年的供應增長將持續偏低。2023年上半年的新建造乾散貨船訂單量為14.4百萬載重噸，而2022年上半年為17.6百萬載重噸，與去年同期相比減少了18%。

新建造貨船訂單預計將繼續受到抑制，原因是：

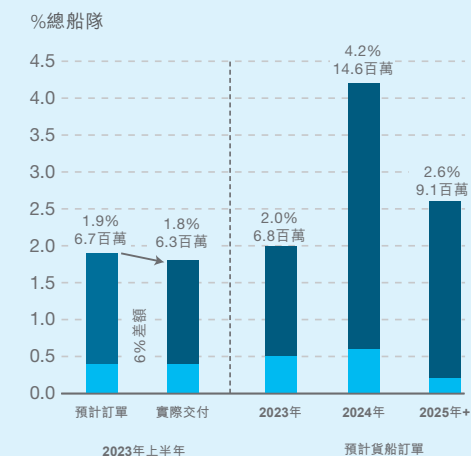
- 符合未來減碳法規所需的燃料及技術存在不確定性
- 新建造貨船的造價高昂及相關剩餘價值風險亦較高
- 於2026年交付期之前乾散貨船廠對新建造貨船的承造能力有限，其中全球船廠的承造能力仍然有限，遠低於10年前之最高承造力
- 資本成本增加進一步限制了對高造價貨船的需求意欲及大型訂單

整體乾散貨船訂單







資料來源：Clarksons Research，於2023年6月數據

小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單



資料來源：Clarksons Research，於2023年6月數據

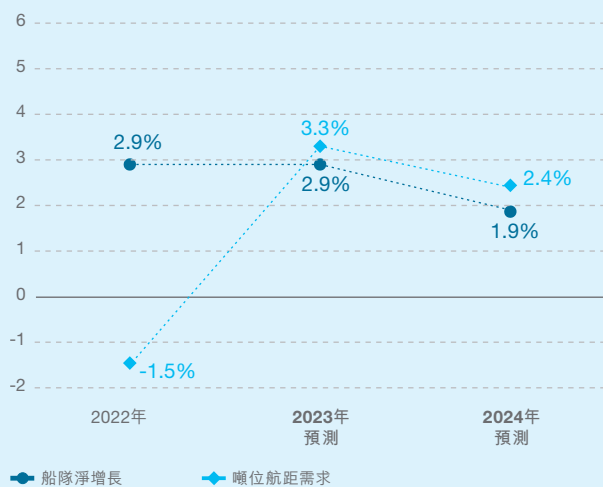
2023年上半年報廢量佔於2023年1月1日之現有船隊百分比

船型	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2023年上半年報廢量佔於2023年1月1日之現有船隊百分比
 小靈便型 (10,000–40,000載重噸)	9.3%	13	14%	0.3%
 超靈便型及超大靈便型 (40,000–70,000載重噸)	8.5%	12	10%	0.4%
 巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000–100,000載重噸)	9.1%	12	13%	0.3%
 好望角型 (100,000以上載重噸)	5.1%	10	2%	0.2%
乾散貨船總量	7.4%	12	8%	0.3%

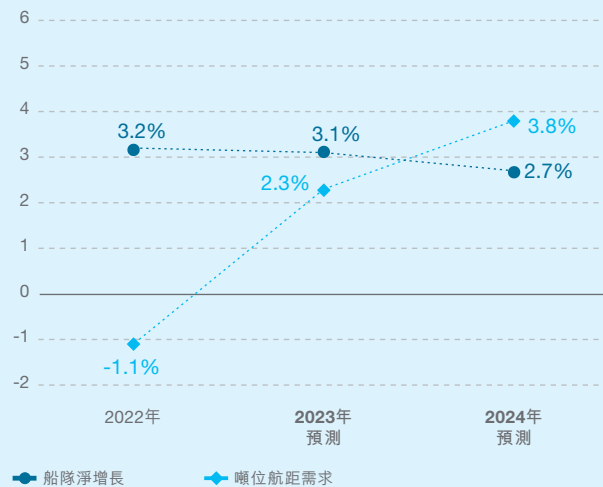
資料來源：Clarksons Research，於2023年6月數據

市場平衡：預計良好的供求平衡將會持續

整體乾散貨船供求
% 按年變動



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



儘管全球經濟增長放緩，但預計2023年及2024年乾散貨船需求增長將超過偏低的供應增長。

資料來源：Clarksons Research，於2023年6月數據

中期內可能影響市場的因素

機會

- 中國受經濟刺激措施帶動的復甦，以及全球經濟活動復甦，均帶動對乾散貨商品的需求增加
- 貨船航速因遵守排放法規及燃料開支上漲而減慢

- 新建造貨船造價高昂，減碳法規及圍繞未來貨船設計及替代燃料的不確定性，均限制了新建造貨船的訂單及交付量，造成供應緊張
- 面對複雜的環境法規及昂貴的貨船維修及升級開支，更多船齡較高及設計不甚理想的貨船報廢

威脅

- 通脹及利率上升持續，對全球經濟活動及乾散貨商品需求造成負面影響
- 新建造乾散貨船的訂單過多，帶動船隊淨增長上升
- 新型冠狀病毒疫情後的中國經濟增長復甦速度緩慢

- 關稅及保護主義推動本地生產，傷害全球貿易

我們的表現

乾散貨運市場狀況較為疲弱，我們的業務因而錄得基本溢利76,200,000美元（2022年上半年：基本溢利457,500,000美元）。我們錄得優於BHSH及BSI指數的日均收入，並繼續有效地控制我們的貨船的營運開支。

營運表現

百萬美元	截至6月30日止六個月		
	2023年	2022年	變動
核心業務小靈便型乾散貨船貢獻	62.7	265.4	-76%
核心業務超靈便型乾散貨船貢獻	33.4	202.8	-84%
營運活動貢獻	17.0	30.7	-45%
好望角型乾散貨船貢獻	0.8	0.7	+14%
營運表現（未計管理開支）	113.9	499.6	-77%
調整後一般及行政管理開支總額	(37.3)	(41.8)	+11%
稅項及其他	(0.4)	(0.3)	-33%
基本溢利	76.2	457.5	-83%
貨船賬面淨值（包括持作出售資產）	1,901.3	1,840.3	+3%

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

我們的商業活動

核心業務

我們的核心業務是將多次貨運合約貨物及現貨與自有貨船及長期租賃貨船作出最佳的配對，以達到最高的按期租合約對等基準的日均收入。我們的核心業務亦僱用短期租賃貨船運載合約貨物，以盡量提高我們自有及長期租賃貨船的僱用率及按期租合約對等基準的收入。

營運活動

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

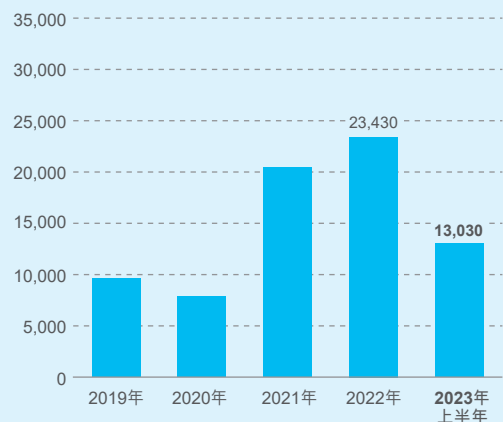


核心業務

小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

美元／日（淨值）

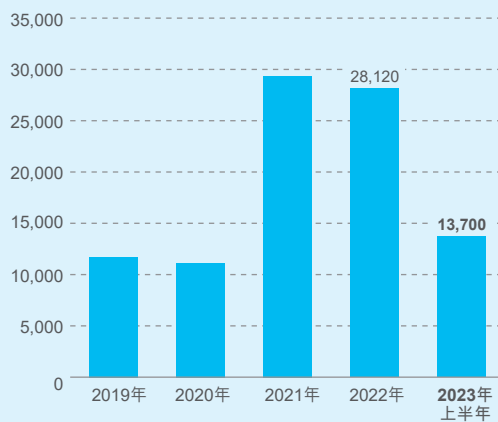


附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

超靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

美元／日（淨值）



附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

按期租合約對等基準的收入 KPI

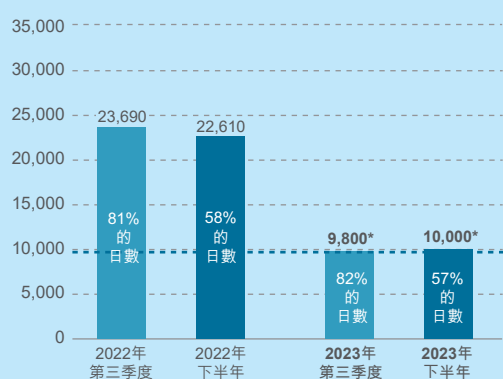
■ 我們的核心業務錄得（以淨值計）：

- 小靈便型乾散貨船的14,380收租日之日均租金收入為13,030美元
- 超靈便型乾散貨船的9,810收租日之日均租金收入為13,700美元
- 2023年上半年，我們的日均表現較小靈便型（BHSI 38,000載重噸（經調整））及超靈便型（BSI 58,000載重噸）乾散貨船的平均指數分別高出4,390美元及3,770美元。後者包括期內我們的核心超靈便型乾散貨船硫淨化器日均得益的1,050美元
- 我們的小靈便型乾散貨船表現較指數（BHSI 38,000載重噸（經調整））高出51%
- 我們的超靈便型乾散貨船表現較指數（BSI 58,000載重噸）高出38%

小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

美元／日（淨值）



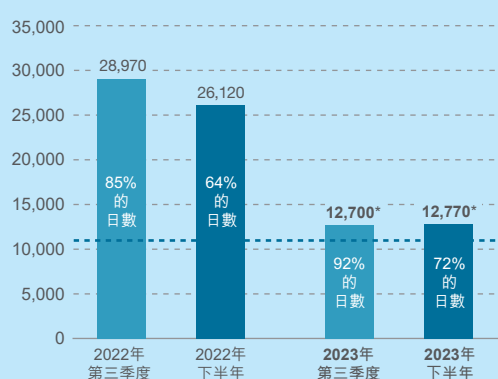
--- 2023年上半年指標核心船隊日均損益平衡水平（包括一般及行政管理開支）為9,600美元

* 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指標，我們已訂約的小靈便型乾散貨船的遠期貨運合約涵蓋2023年餘下日數的部分主要為逆航貨運。與租金更高的順航貨運結合，整體按期租合約對等基準的收入通常會更可觀

超靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

美元／日（淨值）



--- 2023年上半年指標核心船隊日均損益平衡水平（包括一般及行政管理開支）為11,190美元

* 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指標；超靈便型乾散貨船的硫淨化器日均得益現值約為610美元。配備硫淨化器的超靈便型乾散貨船若獲分配貨物，其按期租合約對等基準的租金可能會因硫淨化器所帶來的得益而更可觀

已訂遠期合約

- 訂立遠期合約有助我們維持高貨船僱用率，並有助我們應對任何全球乾散貨運旺季需求的潛在疲態。由於利率及通脹上升對全球經濟及乾散貨需求的負面影響，未來盈利及相關股息具不確定性
- 2023年第三季度的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就82%及92%的日數按日均租金9,800美元及12,700美元（淨值）訂約
- 2023年下半年目前已訂約的17,000日小靈便型乾散貨船日數及15,730日超靈便型乾散貨船日數中，分別已就57%及72%的日數按日均租金10,000美元及12,770美元（淨值）訂約（已訂約日數不包括營運活動）
- 2023年上半年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
- 於2023年第三季度及第四季度的小靈便型乾散貨船的貨運期貨協議日均遠期租金分別為8,240美元及9,750美元[△]
- 於2023年第三季度及第四季度的超靈便型乾散貨船的貨運期貨協議日均遠期租金分別為9,180美元及10,710美元[△]

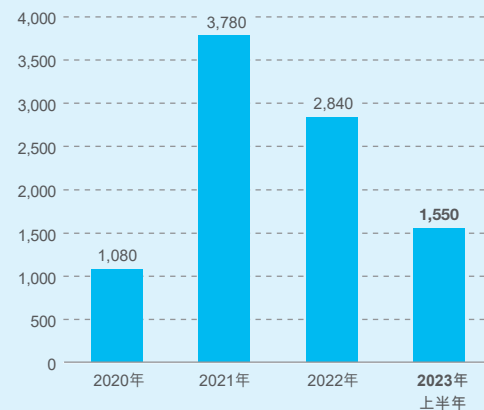
[△] 資料來源：波羅的海交易所，於2023年7月26日數據

營運活動

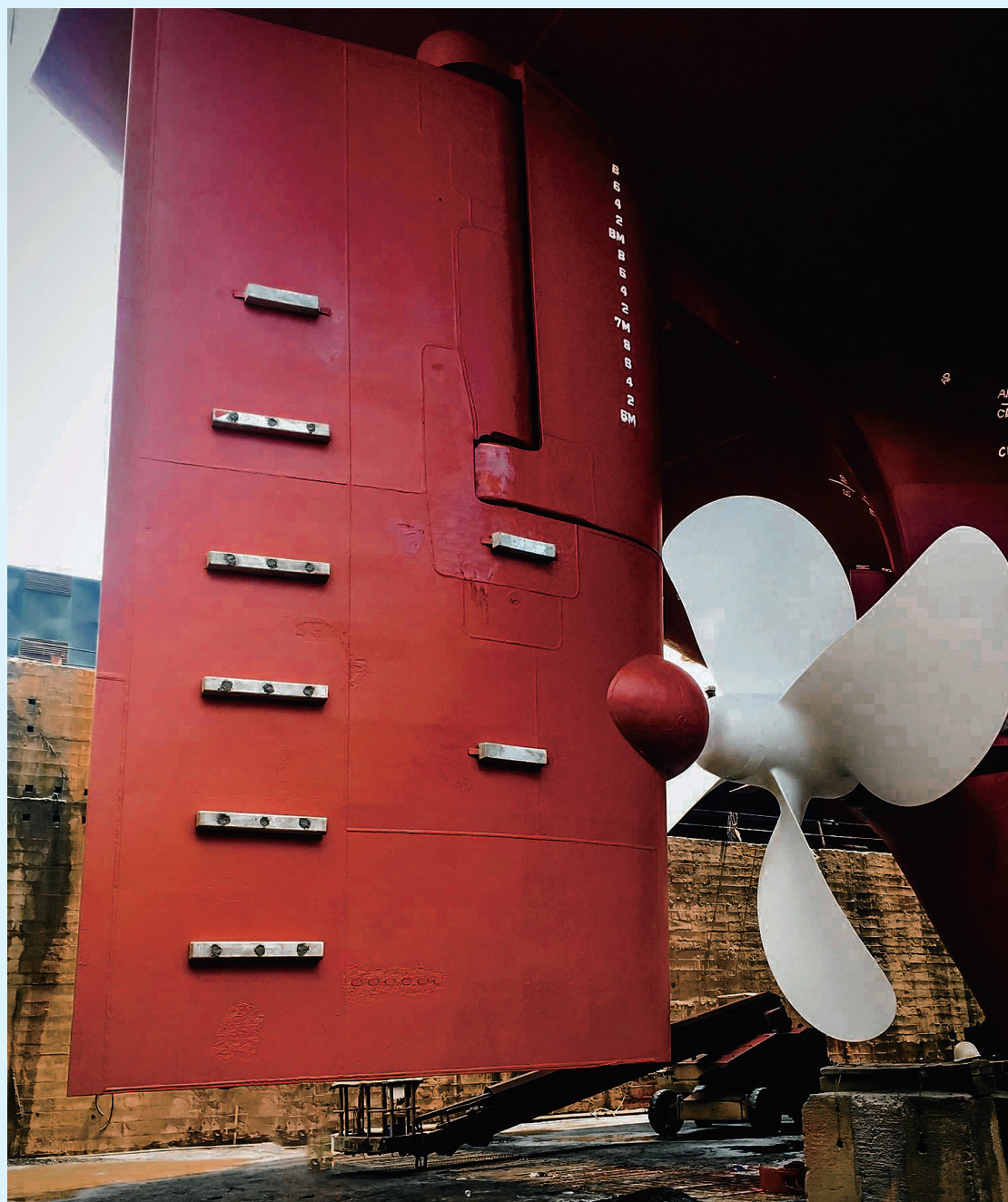
利潤 KPI

1,550美元 每日 (淨值)

美元/日 (淨值)



- 我們以短期租賃貨船專門運載現貨的營運活動日數於本年度上半年為 11,000 日，錄得日均淨利潤為 1,550 美元 (2022 年上半年：於 9,200 個營運活動日數錄得日均淨利潤為 3,330 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(當我們的核心貨船未能提供服務時)，以補足我們的核心業務，因此，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻

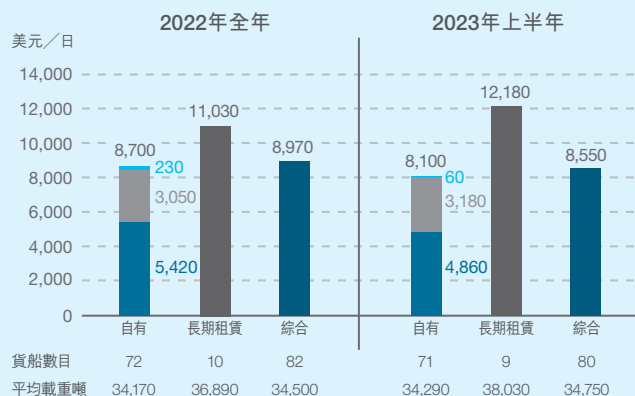


核心業務貨船開支

日均貨船開支

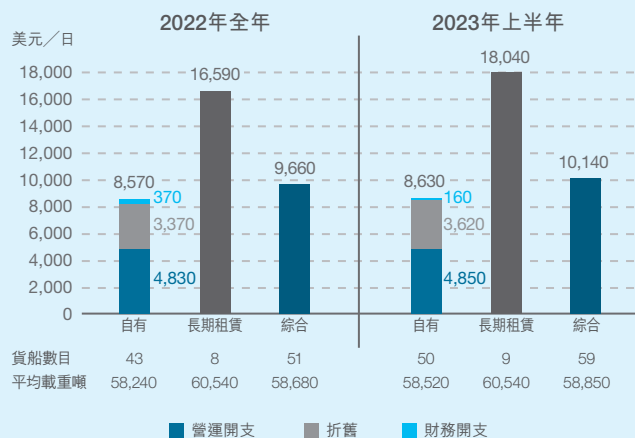
小靈便型

綜合 8,550美元



超靈便型

綜合 10,140美元



自有貨船開支

營運開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均營運開支減少7%至4,860美元(2022年全年: 5,210美元), 主要因船員換班開支及其他疫情相關的船員開支於防疫限制解除後有所下跌。然而, 憑藉有效的管理、良好的成本控制及規模效益(包括營運及採購成本效益方面), 我們的日均營運開支仍然處於業內具競爭力的水平。

我們的自有貨船船隊於期內的非預期技術性停租日數為每艘貨船平均0.3日(2022年全年: 1.7日)。

折舊

我們的小靈便型乾散貨船的日常折舊開支大致維持不變。我們的超靈便型乾散貨船的日常折舊開支增加7%, 主要由於入塢開支增加。

財務開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均財務開支減少64%至100美元(2022年全年: 280美元), 其為平均借貸減少以及利率增加帶動較高利息收入及開支的綜合因素所致。

長期租賃貨船開支

長期租賃貨船開支主要包括使用權資產折舊、租賃負債的利息開支及12個月以上租賃的技術管理服務開支。我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的長期租賃貨船日均開支分別增加10%至12,180美元及9%至18,040美元, 主要由於在去年強勁市況中承諾租賃貨船的租賃開支較高所致。

綜合開支

我們的自有和長期租賃的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日常綜合開支分別減少至8,550美元(2022年全年: 8,970美元)及增加至10,140美元(2022年全年: 9,660美元)。

一般及行政管理開支

我們的經調整一般及行政管理開支減少至37,300,000美元(2022年上半年: 41,800,000美元, 2022年全年: 89,900,000美元), 主要由於期內的員工開支減少所致。按總貨船日數分攤, 日均一般及行政管理開支仍為具競爭力的790美元(2022年全年: 990美元), 由自有貨船及租賃貨船的日常開支分別為1,050美元及570美元(2022年全年: 1,290美元及730美元)所構成。

貨船日數

下表為我們於2023年上半年及2022年全年的貨船日數分析：

日數	小靈便型		超靈便型	
	2022年 全年	2023年 上半年	2022年 全年	2023年 上半年
核心業務收租日數	30,310	14,380	17,340	9,810
— 自有貨船收租日數	26,680	12,780	14,930	8,210
— 長期租賃貨船收租日數	3,630	1,600	2,410	1,600
短期核心日數 ¹	7,580	3,180	14,100	8,710
營運活動日數	5,720	4,370	14,110	6,630
自有貨船停租日數	890	220	400	140
總貨船日數	44,500	22,150	45,950	25,290

¹ 短期租賃貨船用作支援我們的核心業務

未來長期租賃貨船開支

下表為我們的長期租賃小靈便型及超靈便型乾散貨船在其剩餘租期內按年度分列的平均日均租賃開支：

年度	小靈便型		超靈便型	
	貨船日數	平均開支 (美元)	貨船日數	平均開支 (美元)
2023年 下半年	1,930	12,190	1,410	18,010
2024年	3,540	12,570	1,330	16,770
2025年	2,930	13,090	610	14,880
2026年	2,190	13,140	1,100	14,860
2027年+	4,350	12,540	3,680	13,930
總計	14,940		8,130	



現金及借貸

經營業務的現金流入

150.4 百萬美元

已承諾可動用流動資金

375.1 百萬美元

借貸淨額相對自有貨船
賬面淨值比率

(7%)

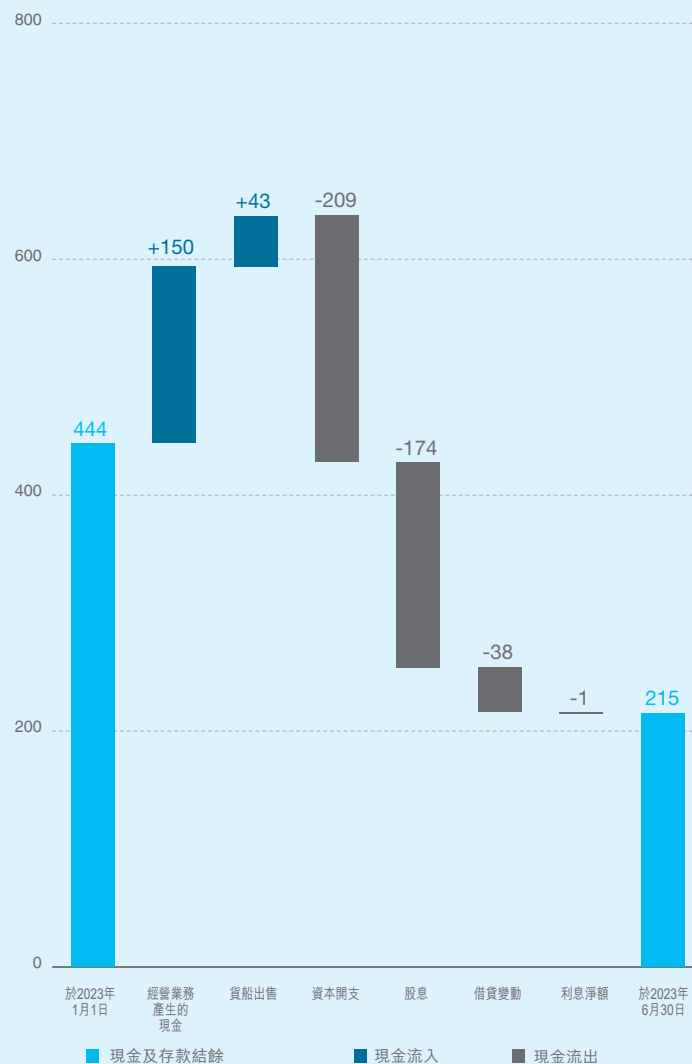
平均利率 (損益表)

4.9%

為使讀者更能掌握本集團的現金流狀況，本節的資料視租賃開支為經營業務的現金流，在應用香港財務報告準則第16號「租賃」的要求前呈列

現金流

百萬美元



2023 年上半年主要發展

- 本集團期內用於借貸的淨現金流出為 37,900,000 美元
- 本集團期內透過出售三艘小靈便型乾散貨船及一艘超大靈便型乾散貨船變現 42,900,000 美元
- 期內，本集團支付 209,500,000 美元資本開支，包括：
 - (a) 187,400,000 美元作為於上半年交付的一艘小靈便型乾散貨船、兩艘超靈便型乾散貨船及六艘超大靈便型乾散貨船的代價；及
 - (b) 22,100,000 美元作為入塢及壓倉水處理系統的安裝開支
- 於 2023 年 6 月 30 日，未用作抵押的貨船共 65 艘

流動資金及借貸

百萬美元	2023年 6月30日	2022年 12月31日	變動
現金及存款 (a)	215.0	443.9	-52%
可動用而未提用的已承諾借貸融資額	160.1	171.1	-6%
已承諾可動用流動資金	375.1	615.0	-39%
借貸的流動部分	(90.5)	(97.8)	
借貸的非流動部分	(252.6)	(280.8)	
借貸總額 (b)	(343.1)	(378.6)	+9%
(借貸) / 現金淨額 (a) + (b)	(128.1)	65.3	->100%
(借貸) / 現金淨額相對股東權益比率	(7%)	3%	
(借貸) / 現金淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI	(7%)	4%	

第51頁 財務報表附註15 現金及存款
(包括如何投資我們的現金)

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—470,800,000美元 (2022年12月31日：517,000,000美元)

已抵押借貸整體上有所減少，主要由於還款及貸款按期攤銷。

利息開支上升至8,500,000美元(2022年上半年：7,700,000美元)，主要由於平均利率上升。

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2023年6月30日：

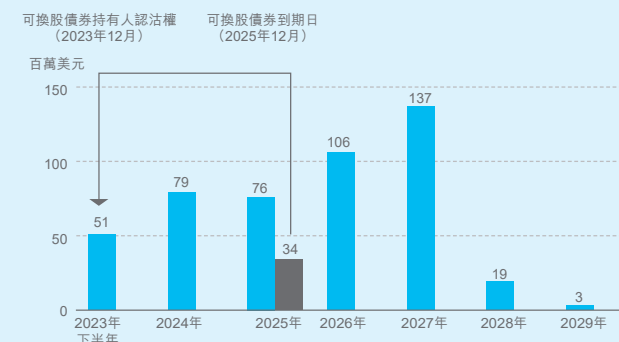
- 本集團的已抵押借貸乃以 57 艘賬面淨值總額為 1,010,100,000 美元的乾散貨船以及轉讓該等貨船的相關收入及保險作抵押
- 本集團已遵從其所有借貸相對資產值的規定

← 第 46 頁 財務報表附註 7
財務收入及財務開支

可換股債券負債部分—32,400,000美元 (2022年12月31日：32,700,000美元)

於2023年6月30日，繼於2022年5月完成轉換要約，及後於2022年7月完成債券持有人轉換及於2022年12月完成於公開市場上購回可換股債券，再於2023年5月完成進一步債券持有人轉換後，於2025年到期的年票息3%有擔保可換股債券的餘下未贖回本金為33,610,000美元，而當前轉換價為每股1.50港元。

借貸及未提用的已承諾借貸融資額的遞減明細表



- 已抵押借貸及未提用的已承諾借貸融資額(470,800,000美元)
- 可換股債券(面值33,610,000美元，賬面值32,400,000美元，債券持有人認沽權行使日為2023年12月)

本集團透過槓桿化資產負債表而取得融資，從而優化本集團的現金資源供應。本集團於2023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503,200,000美元(2022年12月31日：549,700,000美元)，主要以美元為單位。

財務開支

百萬美元	平均利率		於2023年 6月30日 之結餘	財務開支		變動
	損益表	現金		2023年 上半年	2022年 上半年	
借貸(包括已變現的利率掉期合約)	4.9%	4.9%	310.7	8.5	7.7	-10%
可換股債券(附註)	4.7%	3.0%	32.4	0.8	3.1	+76%
	4.9%	KPI 4.8%	343.1	9.3	10.8	+15%
其他財務費用				0.8	0.7	
財務開支總計				10.1	11.5	+12%
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 18.8 倍	49.3 倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為800,000美元，而實際現金開支則為500,000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。

本集團致力在其借貸的浮動及固定利率之間取得平衡。於2023年6月30日，本集團的借貸中有75%(2022年12月31日：75%)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2023年及2024年12月31日均約有50%的借貸將按固定利率計算利息。

可持續發展及管治

-
- 29 可持續發展摘要
 - 33 企業管治
 - 35 其他資料
-



可持續發展摘要

太平洋航運的可持續發展策略活用了我們「做對的事，把事做對」的文化，並將之套入一個既務實又雄心勃勃的框架中，以顧及環境、員工、持份者及我們的業務基本原則等各方面因素。

我們的目標是在嚴格監管的行業現實，與雄心壯志的遠大理想之間取得平衡，使我們不但符合法規，而且勇敢先行。

我們深信採取許多負責任的行動 — 以實現我們對可持續發展的承諾 — 使我們擁有更強大的競爭力，並提升我們的財務表現、聲譽以及旗下業務的未來價值。

我們的宗旨

以安全及符合可持續發展的方式，利用貨船運送對社會至關重要的乾散貨商品

我們的願景

成為乾散貨船船東及營運商的翹楚，以及客戶和其他持份者的首選夥伴

➡ 第0頁 我們的業務方針

共邁遠途

我們的可持續發展框架

我們太平洋航運看待可持續發展及相關策略的方式正在演變。我們的可持續發展舉措及匯報是依循四個可持續發展支柱下的策略目標。

環境責任

在業務持續增長的同時，我們致力推動船隊減碳、廢物管理及資源使用，及盡量減少對生物多樣性造成的影響

對員工的責任

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

負責任的業務基礎

改進及加強管理和管治常規 — 包括盡職審查、財務及風險管理、誠信及透明度 — 以保障企業抗禦力及保持持份者的信任及信心

負責任的價值創造

服務、幫助並與客戶、供應商、船員社區及其他持份者通力合作，為構建負責任及抗禦力強的供應鏈及太平洋航運社區提供支持



對環境負責

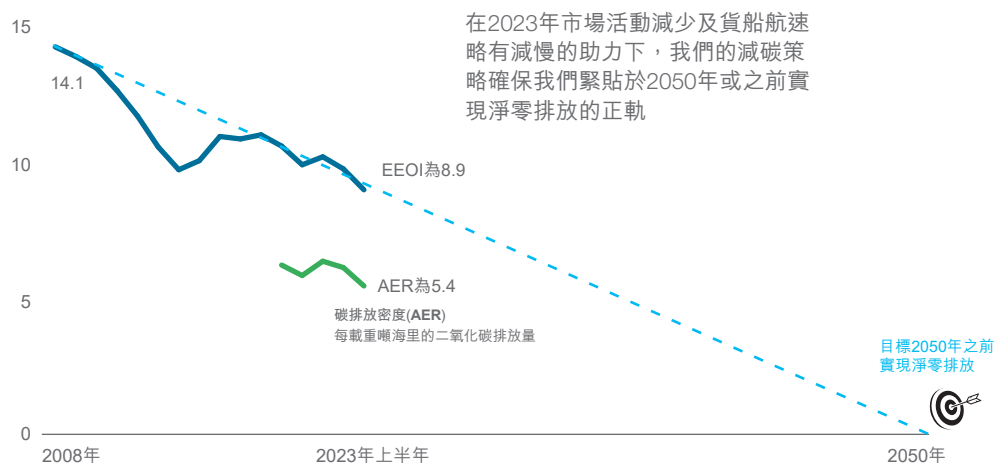
目標：作為一間領先的乾散貨船船東及營運商，太平洋航運力求進一步擴大船隊規模，優化我們的表現，提供靈活可靠的服務，同時努力避免對環境造成影響。我們的責任是實現船隊減碳，管理廢物、海洋排放及資源消耗，確保我們的貨船能被適當地回收及再利用，並在持續發展業務的同時盡量減少對生物多樣性造成的影響。

於2050年之前邁向淨零排放

KPI

碳排放密度 (EEOI)

每噸海里的二氧化碳排放量



國際海事組織採用更雄心勃勃的溫室氣體策略——於2050年或之前實現淨零排放

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法規自2027年起更加嚴格，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，並就國際海事組織引入的中期溫室氣體減排措施做好準備。

為一系列新減碳法規做足充分準備

- 國際海事組織**2023年**降低碳排放密度法規 — 國際海事組織的EEXI及CII法規已於1月生效，通過提前分析及準備，我們現有的常規燃料貨船船隊已準備好透過技術提升、營運措施及定期更新船隊計劃，特別是考慮到國際海事組織的新修訂溫室氣體策略（見下文），於可見將來遵守有關法規並繼續營運
 - 歐盟排放交易體系 — 有關船運業納入歐盟排放交易體系(EU ETS)的計劃將於2024年1月起生效。我們一直密切注視此項計劃的沿革進程，並已充分作好準備
- 我們亦正關注以下減碳法規，並正為進一步的減碳作準備：
- 歐盟海運燃料指令 — 此指令旨在推動進出歐盟範圍的海運轉用可再生及低碳燃料，自2025年起生效
 - 歐盟經修訂能源稅指令 — 此指令旨在結束於歐盟境內購買的傳統船用燃料的稅項豁免，同時鼓勵使用替代燃料
 - 美國《清潔航運法案》及《國際海洋污染問責法案》 — 建議推行的一套減少海運燃料碳密度的一攬子規則（要求於2040年或之前實現淨零排放）及岸電要求，以及一項溫室氣體徵費，其適用於美國境內及進出美國的航運，建議自2027年起生效

合作開發我們的第一代零排放貨船

在與領先的日本造船集團Nihon Shipyard Co. 及大型貿易商行三井物產的合作中，我們於2022年10月認定綠色甲醇是目前規劃我們第一代零排放貨船的最佳燃料，而我們目前正就我們預期將成為我們首艘能夠使用甲醇或燃油的雙燃料超大靈便型乾散貨船，開發高效的設計。我們應該能夠較原定目標2030年提前訂約交付第一代零排放貨船，而我們相信，我們所立的榜樣將有助於加快我們所處的乾散貨船行業過渡至零排放貨船。

i 澄清淨零排放：一些新的燃料，如甲醇，含有碳，因此在燃燒時會排放二氧化碳。然而，如果使用可再生能源和捕獲的碳生產這些燃料，則（從「油井到尾流」或「整個生命週期」角度）燃燒這些燃料產生的排放就成為「淨零」排放，並可以被認證為可持續或綠色。



對我們的員工負責

目標：太平洋航運致力發展一支多元化、高效及積極進取的團隊。我們不論在海上還是岸上，均繼續堅持最高水平的健康及安全標準，並為員工提供培訓，使他們能夠應對不斷變化的業務挑戰，同時亦照顧他們及彼此的整體健康。我們希望鼓勵及支援每個人各自為我們的業務作出獨特的貢獻，並消除包容性及機會平等的障礙。

近年，我們進一步提升對心理健康的重點關注：

- 加強培訓策略並定期檢討各項安全及健康計劃
- 復辦面對面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



可記錄事故頻率

0.87 ↑ 50%

每百萬工時工傷宗數

於2023年上半年，我們的船員於超過10,300,000個工時中錄得9宗可記錄工傷事故（包括5宗損失工時工傷事故），其中包括輕微摔傷、灼傷及手指受傷。我們對每宗事故及險情進行徹底審查，分析根本原因，以制定及實施有效的預防措施。

外部的檢查缺陷率

0.53 ↓ 43%

每次港口國監督檢查缺陷數

我們錄得較低的港口國監督檢查缺陷數，部分原因是貨船管理人恆常上船巡查以及貨船環境獲得相應改善。

騷擾個案

1

騷擾事故宗數

我們絕不容忍騷擾行為。經過我們對期內接獲的1宗船上事故進行調查後，肇事者已被解僱，而我們亦加強了對整個船隊的防止騷擾培訓。



負責任地創造價值

目標：太平洋航運致力與我們的客戶、供應商、投資者、金融服務提供者、監管機構、本地社區及其他網絡建立長期關係，而非短期利益。依託我們在乾散貨運業的規模及影響力，我們尋求通過與持份者共同努力，邁向一個負責任、合乎道德、包容及靈活的全球市場。



與客戶合作，共建更安全的乾散貨運供應鏈

自2023年3月以來，我們一直與我們志同道合的貨運客戶力拓集團(Rio Tinto)合作，成為其指定船東及營運商標準倡議的一份子，力求提高乾散貨運業的安全及船員福祉。我們的參與符合我們的承諾——保障工作環境的衛生、健康及安全，以及服務我們的持份者並與之合作。



贊助香港海事博物館的社區開放日

為慶祝6月底的國際海員日，太平洋航運再次贊助公眾免費入場參觀香港海事博物館並派出集團的見習船員及高級船員、以及岸上主管及前任船長擔任義工，向博物館遊客傳授定向技巧及繩結，並講解博物館展品、船員故事及船員事業發展。有破紀錄4,300名訪客參與活動。



負責任的業務基本原則

目標：我們的目標是改進及加強管理和管治常規，以實現高水平的風險管理、匯報、透明度及企業管理和贏得持份者信心。我們將以負責任的態度，秉持以持份者利益作為我們對可持續發展及良好企業管治的承諾的依歸。

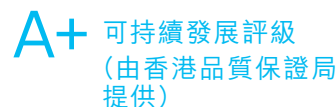
為了保持抗禦力及業務連續性，我們通過評估及管理自氣候風險、全球疫情及網絡保安等所產生的干擾，以加強保障業務的未來發展。

我們的風險管理委員會（「風險管理委員會」）及可持續發展管理委員會（「可持續發展管理委員會」）向董事會層面的審核委員會匯報，以確保有強而有力的管治、可持續發展及董事會參與。

根據明晟(MSCI)、機構股東服務公司(ISS)、Sustainalytics、路孚特(Refinitiv)、標普全球及彭博所發佈的環境、社會及管治評級數據，我們的管治水平及整體環境、社會及管治評級經常傲視同儕。



於2023年，太平洋航運獲MSCI ESG評級評定為BBB級



我們獲香港品質保證局代表恒生指數有限公司授予A+級可持續發展評級



太平洋航運於其首個EcoVadis 評估中榮獲EcoVadis銅獎 (在遠洋海運公司宗排名前37%)



我們是海事反腐敗網絡 (Maritime Anti-Corruption Network)的活躍成員



太平洋航運在本年度被納入韋伯研究及顧問公司的年度ESG排名，據報在64家上市航運公司中排名第5

企業管治

我們以高水平的企業管治來營運業務，以確保本集團具負責任的方針及管理，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、其持份者的需要及要求，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2023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」）附錄十四第二部分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，董事於截至2023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。

高級管理層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的文本。

董事會在作出具體查詢後確認，所有已獲通知及提供買賣規則的高級經理及僱員，於截至2023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。

股本

於截至2023年6月30日止六個月，本公司於2023年5月23日發行了2,612,033股普通股份予一名獲分配人，即Citi (Nominees) Ltd，該名獲分配人是一名債券持有人的代理人，而該名債券持有人持有本集團發行的本金總額500,000美元於2025年到期的年票息3%有擔保可換股債券，並已按每股1.50港元的轉換價轉換其可換股債券。

購買、出售或贖回證券

本公司或其任何附屬公司於截至2023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2023年8月16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經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2023年6月30日止六個月的中期股息每股6.5港仙，股息將於2023年8月25日派付予於2023年8月15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2023年8月15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2023年8月14日下午四時三十分前送達本公司之香港股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司辦理過戶登記手續，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室。中期股息之除息日將為2023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						
Martin Fruergaard，行政總裁	2021年7月2日	三年，直至2024年7月為止	-	-	-	主席
獨立非執行董事						
Irene Waage Basili	2014年5月1日	三年，直至2026年股東週年大會為止*	-	主席 [#]	成員 [#]	-
Stanley H. Ryan，董事會主席 [#]	2016年7月5日	三年，直至2024年股東週年大會為止	-	成員	主席 [#]	-
Kirsi K. Tikka	2019年9月2日	三年，直至2025年股東週年大會為止	成員	-	成員	-
莊偉林	2020年11月2日	三年，直至2026年股東週年大會為止*	主席	-	-	-
非執行董事						
張日奇	2022年1月3日	三年，直至2025年1月為止	成員	成員	成員	-

* 於2023年4月18日舉行之本公司股東週年大會上獲重選為董事。

[#] 於2023年4月18日獲委任為董事會主席或董事委員會主席或董事委員會成員(視情況而定)。

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2023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部所賦予的涵義）的股份、相關股份及債券中擁有：(a)根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所的權益及淡倉；或(b)根據證券及期貨條例第352條須登記入本公司存置的登記冊內的權益及淡倉；或(c)根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則規定的權益及淡倉如下：

董事姓名	個人權益	公司或家族 權益／信託 及類似權益	好倉／淡倉	股份權益 總額	持有已發行股本之 概約百分比	
					2023年 6月30日	2022年 12月31日
Martin Fruergaard	5,586,000	–	好倉	5,586,000	0.11%	0.11%
莊偉林	56,000	–	好倉	56,000	少於 0.01%	少於 0.01%

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2023年6月30日，董事並無持有任何淡倉或股本衍生工具下的相關股份。

除上文披露外，於截至2023年6月30日止六個月，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。

股份獎勵計劃

董事會於2013年2月28日所採納有效期為十年的2013年股份獎勵計劃(「股份獎勵計劃」)已於2023年2月28日屆滿。股份獎勵計劃為一個單項股份獎勵計劃，並且不可授出認股權。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」)予合資格的參與者，主要為執行董事及僱員，作為對他們為本集團所作出之貢獻的鼓勵和認可。計劃屆滿後，將不可授出獎勵，但股份獎勵計劃的條文在所有其他方面仍具有完全效力及作用。於屆滿前已授出但尚未歸屬的所有獎勵將維持有效。

於截至2023年6月30日止六個月並無授出任何獎勵。尚未行使的獎勵於期內的變動如下：

千股／千單位	首次 獎勵日期	已獲授 總數	至今 已歸屬	期內			於以下年度歸屬		
				於2023年 6月30日 仍未歸屬	於2023年 1月1日 仍未歸屬	已歸屬 及／或 已失效	2023年 下半年 ⁴	2024年	2025年
董事									
唐寶麟 ¹	2008年8月5日	13,416	(13,416)	–	3,434	(3,434)	–	–	–
Martin Fruergaard	2021年8月2日	5,475	(1,694)	3,781	3,781	–	1,210	1,212	1,359
Peter Schulz ²	2017年8月21日	10,949	(10,949)	–	4,650	(4,650)	–	–	–
		29,840	(26,059)	3,781	11,865	(8,084)	1,210	1,212	1,359
其他僱員				55,028	57,371	(2,343) ³	19,241	23,416	12,371
				58,809	69,236	(10,427)	20,451	24,628	13,730

附註：

- (1) 3,434,000股股份獎勵已於2023年4月18日唐寶麟先生退任董事兼主席當日歸屬。
- (2) 4,650,000股股份獎勵已於2023年3月31日Schulz先生辭去董事兼財務總監當日歸屬。
- (3) 2,002,000股股份因三名僱員退休而歸屬，341,000股股份因一名僱員辭職而失效。
- (4) 20,451,000股股份已根據歸屬時間表於2023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2023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	
				2023年 6月30日	2022年 12月31日
JP Morgan Chase & Co. ¹	受其控制的法團的權益／ 核准借出代理人／投資經理／ 持有股份的保證權益的人	好倉	417,761,020	7.94%	不適用
		淡倉	89,089,395	1.69%	不適用
Citigroup Inc. ²	受其控制的法團的權益／ 核准借出代理人	好倉	384,541,091	7.31%	5.61%
		淡倉	21,787,558	0.41%	0.03%
Brown Brothers Harriman & Co.	核准借出代理人	好倉	370,503,046	7.04%	6.00%
Pzena Investment Management, LLC ³	投資經理／實益擁有人	好倉	322,879,435	6.13%	6.14%
M&G Plc	受其控制的法團的權益	好倉	366,016,000	6.95%	6.74%
		淡倉	52,367,000	0.99%	0.34%
BlackRock, Inc.	受其控制的法團的權益	好倉	320,516,763	6.09%	不適用
		淡倉	11,960,000	0.23%	不適用
Pandanus Associates Inc. ⁴	受其控制的法團的權益	好倉	318,014,000	6.04%	不適用

附註：

- (1) 由JP Morgan Chase & Co.持有的股份的好倉乃以受其控制的法團的權益之身份(228,386,559股股份)、核准借出代理人之身份(138,386,176股股份)及持有股份的保證權益的人士之身份(47,088,285股股份)及投資經理之身份(3,900,000股股份)所持有。淡倉乃以受其控制的法團的權益之身份所持有。
- (2) 由Citigroup Inc.持有的股份的好倉乃以受其控制的法團的權益之身份(23,448,785股股份)及核准借出代理人之身份(361,092,306股股份)所持有。淡倉乃以受其控制的法團的權益之身份所持有。
- (3) 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513,000股股份。
- (4) 根據公開披露資料，Pandanus Associates Inc.與富達國際有關聯關係。

人力資源

於2023年6月30日，本公司及其附屬公司聘用合共386名岸上員工及逾3,900名期內在職船員(2022年：分別為379名及逾3,900名)。於截至2023年6月30日止六個月的僱員開支(包括船員薪金及董事袍金)合共為98,800,000美元(2022年：116,100,000美元)。

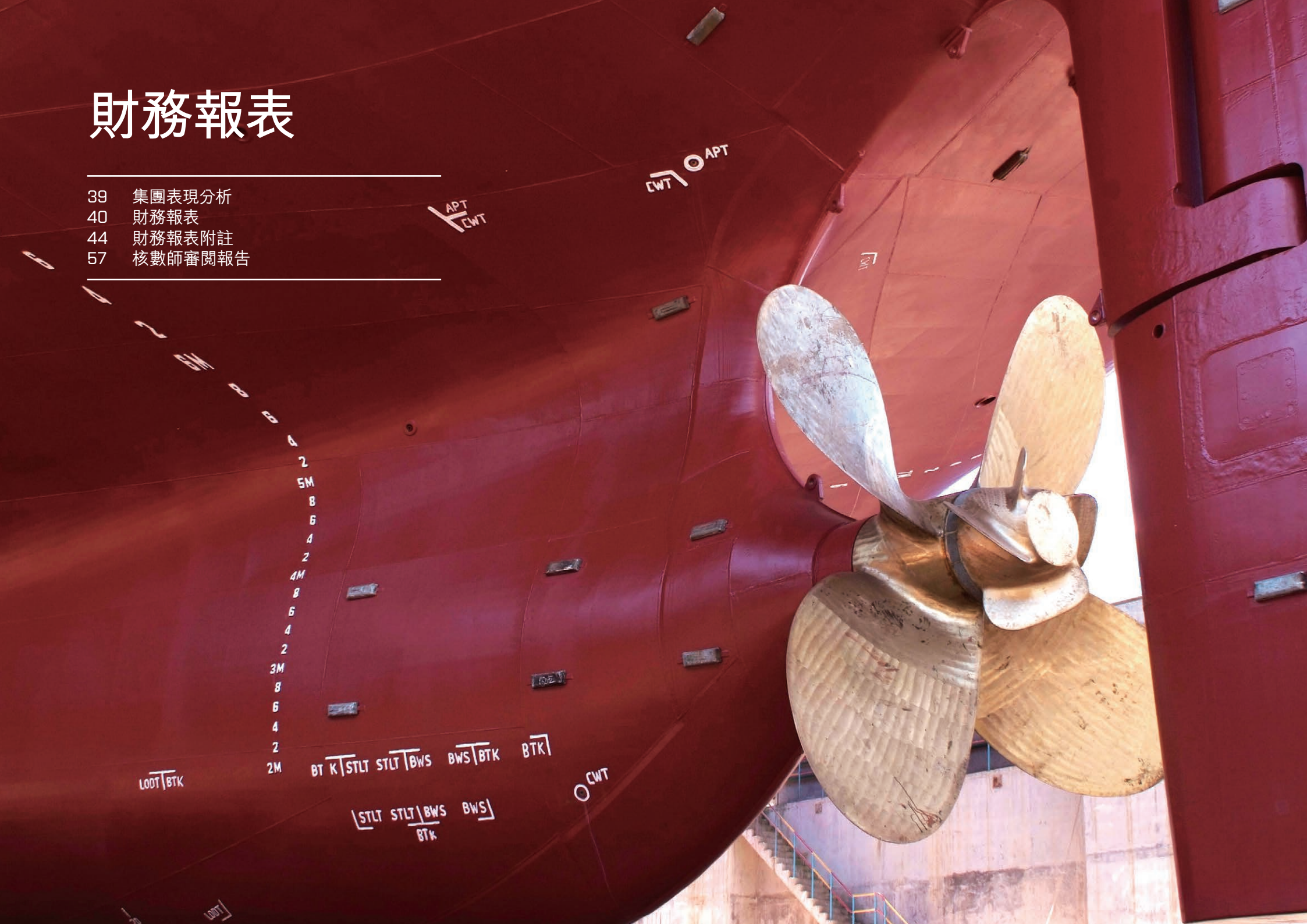
本集團所有附屬公司均是平等機會僱主。我們致力吸引及保留具有管理及發展業務所需技能、經驗及資格的員工。為達至此目的，我們提供具競爭力及符合市場慣例的薪酬待遇(包括酌情花紅)，以向員工作出與股東利益一致的表現獎勵。

本公司酌情提供股份獎勵予合資格的參與者，主要為執行董事及僱員，作為對他們為本集團所作出之貢獻的鼓勵和認可。

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。

財務報表

- 39 集團表現分析
- 40 財務報表
- 44 財務報表附註
- 57 核數師審閱報告



集團表現分析

於本年度上半年，由於市場貨運租金下跌，我們的基本溢利受到負面影響。我們錄得優於BHSI及BSI指數的日均收入，並繼續有效地控制我們的貨船的營運開支。我們錄得基本溢利76,200,000美元、淨溢利85,300,000美元、稅息折舊及攤銷前溢利189,100,000美元及股本回報率9%（按年計算）。

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		
		2023年	2022年	變動*
營業額		1,148.1	1,722.8	-33%
燃料、港口開銷及其他航程開支		(506.7)	(497.3)	-2%
按期租合約對等基準的收入	1	641.4	1,225.5	-48%
自有貨船開支				
營運開支	2	(103.6)	(112.6)	+8%
折舊	3	(73.9)	(71.3)	-4%
財務開支淨額	4	(2.2)	(9.8)	+78%
租賃貨船開支				
非資本化租賃貨船開支	5	(315.0)	(509.0)	+38%
資本化租賃貨船開支	5	(32.8)	(23.2)	-41%
營運表現(未計管理開支)		113.9	499.6	-77%
經調整一般及行政管理開支總額	6	(37.3)	(41.8)	+11%
稅項及其他		(0.4)	(0.3)	-33%
基本溢利		76.2	457.5	-83%
出售貨船之收益	7	8.8	10.9	
未變現的衍生工具收入		0.3	13.5	
轉換可換股債券之激勵及費用		-	(15.8)	
撥備		-	(1.0)	
股東應佔溢利		85.3	465.1	-82%
稅息折舊及攤銷前溢利		189.1	566.9	-67%
淨溢利率		7%	27%	-20%
平均股本回報率(按年計算)		9%	48%	-39%

* 於列表數據中，正數變動表示該項目的表現改善，而負數變動則表示該項目的表現轉差。

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

附註

1. 按期租合約對等基準的收入總額減少，主要反映期內市場貨運租金倒退。
2. 由於船員換班開支及其他疫情相關的船員開支於防疫限制解除後有所下跌，我們的自有貨船總營運開支因此減少8%。
3. 我們的自有貨船折舊增加4%，主要由於期內購入超靈便型乾散貨船。
4. 財務開支淨額減少78%，其為平均借貸減少以及利率增加帶動較高利息收入及利息開支的綜合因素所致。
5. 非資本化租賃貨船開支包括租賃期為12個月或以下的短期租賃開支及租賃期超過12個月的長期租賃的非租賃部分。資本化租賃貨船開支包括租賃期超過12個月的長期租賃的租賃部分之使用權資產折舊及租賃負債利息開支。整體租賃貨船開支跟隨疲弱貨運市況而減少。
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。有關金額主要因員工開支減少而下跌11%。
7. 出售收益乃主要關於出售較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船。

財務報表

未經審核簡明綜合損益表

截至6月30日止六個月

	附註	2023年 千美元	2022年 千美元
營業額	4	1,148,084	1,722,828
服務開支	5	(1,067,526)	(1,234,390)
毛利		80,558	488,438
間接一般及行政管理開支	5	(3,898)	(5,661)
其他收入及收益	6	12,960	12,856
其他開支	5	-	(18,612)
財務收入	7	8,082	1,725
財務開支	7	(11,727)	(12,908)
除稅前溢利		85,975	465,838
稅項支出	8	(636)	(710)
股東應佔溢利		85,339	465,128
股東應佔溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	10(a)	1.64	9.53
每股攤薄盈利	10(b)	1.59	8.79

未經審核簡明綜合全面收益表

截至6月30日止六個月

	2023年 千美元	2022年 千美元
股東應佔溢利	85,339	465,128
其他全面收益		
已經及其後可被重新分類至損益表內的項目		
現金流量對沖		
— 公平值收益	1,405	3,162
— 公平值(收益)/虧損轉撥至損益表內	(1,995)	3,219
匯兌差額	(155)	(1,238)
股東應佔全面收益總額	84,594	470,271

未經審核簡明綜合資產負債表

	附註	2023年 6月30日 千美元	2022年 12月31日 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備	11	1,896,554	1,772,168
使用權資產	12	71,632	89,867
商譽	11	25,256	25,256
衍生資產	13	5,833	6,120
應收貿易賬款及其他應收款項	14	4,215	5,276
受限制現金	15	53	52
		2,003,543	1,898,739
流動資產			
存貨		129,146	124,461
衍生資產	13	3,892	4,421
應收貿易賬款及其他應收款項	14	158,193	157,355
持作出售資產	16	6,034	19,884
現金及存款	15	214,986	443,825
		512,251	749,946
資產總額		2,515,794	2,648,685

	附註	2023年 6月30日 千美元	2022年 12月31日 千美元
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本	20	52,411	52,464
保留溢利		616,739	705,625
其他儲備		1,152,449	1,149,266
權益總額		1,821,599	1,907,355
負債			
非流動負債			
借貸	17	252,620	280,803
租賃負債	18	19,385	33,389
衍生負債	13	114	292
		272,119	314,484
流動負債			
借貸	17	90,553	97,805
租賃負債	18	55,327	59,902
衍生負債	13	5,106	7,268
應付貿易賬款及其他應付款項	19	270,779	261,870
應付稅項		311	1
		422,076	426,846
負債總額		694,195	741,330

未經審核簡明綜合權益變動結算表

股東應佔資本及儲備

千美元	2023年										2022年									
	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	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	總計
於1月1日	52,464	427,507	(56,606)	2,558	(8,641)	6,340	(1,830)	779,938	705,625	1,907,355	47,858	313,375	(56,606)	13,121	(8,035)	(2,613)	(365)	779,938	744,553	1,831,226
全面收益																				
股東應佔溢利	-	-	-	-	-	-	-	-	85,339	85,339	-	-	-	-	-	-	-	-	465,128	465,128
其他全面收益																				
現金流量對沖																				
– 公平值收益	-	-	-	-	-	1,405	-	-	-	1,405	-	-	-	-	3,162	-	-	-	-	3,162
– 轉撥至損益表的公平值 (收益) / 虧損	-	-	-	-	-	(1,995)	-	-	-	(1,995)	-	-	-	-	3,219	-	-	-	-	3,219
匯兌差額	-	-	-	-	-	-	(155)	-	-	(155)	-	-	-	-	-	(1,238)	-	-	-	(1,238)
全面收益總額	-	-	-	-	-	(590)	(155)	-	85,339	84,594	-	-	-	-	6,381	(1,238)	-	465,128	470,271	
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易																				
轉換可換股債券時發行的股份 (附註20(a))	26	499	-	(38)	-	-	-	-	-	487	4,260	104,211	-	(7,866)	-	-	-	-	-	100,605
派付股息 (附註9)	-	-	-	-	-	-	-	-	(174,225)	(174,225)	-	-	-	-	-	-	-	-	(367,696)	(367,696)
以股權支付的補償	-	-	-	-	3,388	-	-	-	-	3,388	-	-	-	-	4,009	-	-	-	-	4,009
股份獎勵失效 (附註20(b))	(79)	-	-	-	79	-	-	-	-	-	(34)	-	-	34	-	-	-	-	-	-
股份獎勵之授出	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,978	-	-	482	-	-	-	-	(2,460)	-
於有限制股份獎勵授出後發行的股份	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	144	7,949	-	(8,093)	-	-	-	-	-	-
股份獎勵計劃受託人購入的股份	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,709)	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,709)
於6月30日	52,411	428,006	(56,606)	2,520	(5,174)	5,750	(1,985)	779,938	616,739	1,821,599	52,497	425,535	(56,606)	5,255	(11,603)	3,768	(1,603)	779,938	839,525	2,036,706

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		附註	截至6月30日止六個月	
		2023年 千美元	2022年 千美元		2023年 千美元	2022年 千美元
經營業務						
經營業務產生的現金	21	185,103	512,064			
已付稅項		(326)	(531)			
經營業務產生的現金淨額		184,777	511,533			
投資活動						
購置物業、機器及設備		(209,545)	(35,322)			
出售物業、機器及設備		8,297	40,826			
出售持作出售資產		26,131	–			
出售持作出售資產之預收款項		8,500	–			
原到期日多於三個月的定期存款的減少		84,987	75,036			
已收利息	7	8,082	1,725			
投資活動中(所用)／產生的現金淨額		(73,548)	82,265			
融資活動						
償還銀行貸款及其他借貸		(37,910)	(43,045)			
已付借貸利息及其他財務開支		(8,625)	(8,191)			
償還租賃負債－本金部分	18	(32,759)	(24,158)			
已付租賃負債利息	7	(1,647)	(1,412)			
派付股息	9	(174,225)	(367,696)			
轉換可換股債券之激勵及費用		–	(15,824)			
股份獎勵計劃受託人購入股份的付款		–	(1,709)			
融資活動中所用的現金淨額		(255,166)	(462,035)			
現金及現金等價物的(減少)／增加淨額		(143,937)	131,763			
現金及現金等價物						
於1月1日		358,838	309,634			
現金及現金等價物的(減少)／增加淨額		(143,937)	131,763			
匯兌收益／(虧損)		85	(120)			
於6月30日	15	214,986	441,277			
原到期日多於三個月的定期存款						
於1月1日		84,987	150,036			
原到期日多於三個月的定期存款的減少		(84,987)	(75,036)			
於6月30日	15	–	75,000			
於6月30日的現金及存款	15	214,986	516,277			

財務報表附註

1 一般資料

太平洋航運集團有限公司（「本公司」）及其附屬公司（統稱為「本集團」）主要從事提供國際乾散貨運服務。

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

本公司於香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）上市。

此中期簡明綜合財務報表為未經審核，但已由羅兵咸永道會計師事務所根據香港會計師公會頒布之香港審閱準則第2410號「由實體的獨立核數師執行中期財務資料審閱」進行審閱。羅兵咸永道會計師事務所致董事會的獨立審閱報告載於第57頁。

此財務報表已由董事會於2023年7月31日批准刊發。

↔ 第16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2022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2022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2022年12月31日止年度之年度財務報表所應用的相同。

4 營業額及分部資料

截至6月30日止六個月

千美元	2023年	2022年
貨運租金	975,172	1,388,748
租賃貨船租金		
– 租賃部分	116,327	272,265
– 非租賃部分	56,585	61,815
	1,148,084	1,722,828

本集團的營業額主要由提供國際乾散貨運服務產生，因此未按業務分部呈列資料。

由於我們的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	
	2023年	2022年
貨船相關開支		
租賃貨船開支 (a)	315,017	509,039
所耗燃料	287,410	300,139
港口開銷及其他航程開支	220,714	219,443
貨船折舊		
– 自有貨船	73,920	71,307
– 使用權資產	31,324	21,893
僱員福利開支－船員薪金及相關開支	68,089	79,742
貨船營運開支	29,054	27,121
所耗潤滑油	6,491	5,719
燃料掉期合約虧損／(收益)淨額	1,253	(35,972)
	1,033,272	1,198,431
一般及行政管理開支 (b)		
僱員福利開支(包括董事酬金)	30,704	36,350
其他物業、機器及設備折舊		
– 使用權資產	1,078	1,133
– 自有其他物業、機器及設備	630	744
辦公室租賃開支	462	331
匯兌收益淨額	(672)	(1,199)
其他一般及行政管理開支	5,950	4,261
	38,152	41,620

千美元	截至6月30日止六個月	
	2023年	2022年
其他開支		
轉換可換股債券之激勵及費用	–	15,824
減值撥備－自有貨船	–	1,513
撥備	–	950
貨運期貨協議虧損淨額	–	325
	–	18,612
以上各項之總和與以下計入損益表之項目總和一致： (i)服務開支、(ii)間接一般及行政管理開支及(iii)其他開支	1,071,424	1,258,663

(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8,700,000美元(2022年：14,500,000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	
	2023年	2022年
直接一般及行政管理開支(包括於服務開支內)	34,254	35,959
間接一般及行政管理開支	3,898	5,661
一般及行政管理開支總額	38,152	41,620

6 其他收入及收益

千美元	截至6月30日止六個月	
	2023年	2022年
出售持作出售資產之收益	6,247	–
貨運期貨協議收益淨額	4,013	–
出售物業、機器及設備之收益	2,643	12,376
政府補貼	57	417
遠期外匯合約收益淨額	–	63
	12,960	12,856

7 財務收入及財務開支

千美元	截至6月30日止六個月	
	2023年	2022年
財務收入		
銀行利息收入	(7,922)	(1,725)
其他利息收入	(160)	–
	(8,082)	(1,725)
財務開支		
借貸利息		
– 銀行貸款	9,252	6,012
– 可換股債券	751	3,097
– 其他借貸	744	865
租賃負債利息		
– 貨船	1,482	1,259
– 其他物業、機器及設備	165	153
利率掉期合約(收益)/虧損淨額	(1,524)	824
其他財務費用	857	698
	11,727	12,908
財務開支淨額	3,645	11,183

8 稅項

本集團於國際營運的船運收入，根據營運所在國家適用的稅務條例，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	
	2023年	2022年
即期稅項		
香港利得稅，按稅率16.5%(2022年：16.5%)計算撥備	370	430
海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	292	263
就過往年度作出調整	(26)	17
稅項支出	636	710

9 股息

	截至6月30日止六個月					
	2023年			2022年		
	每股港仙	每股美仙	千美元	每股港仙	每股美仙	千美元
中期股息 (a)	6.5	0.8	43,676	52.0	6.6	348,500
期內派付股息 (b)	26.0	3.4	174,225	60.0	7.7	367,696

(a) 中期股息於2023年7月31日宣布派發，故並未於財務報表呈列。

(b) 期內派付股息包括去年的末期基本股息及末期特別股息。

10 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按股東應佔溢利除以期內已發行股份(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	
		2023年	2022年
股東應佔溢利	(千美元)	85,339	465,128
已發行股份的加權平均數	(千股)	5,196,025	4,880,350
每股基本盈利	(美仙)	1.64	9.53
相等於	(港仙)	12.87	74.52

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按就可換股債券的影響作調整後的基本盈利,除以就可換股債券(附註17(c))及未歸屬有限制股份(附註20(b))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	
		2023年	2022年
股東應佔溢利	(千美元)	85,339	465,128
可換股債券之利息的影響	(千美元)	751	3,097
轉換可換股債券之激勵及費用的影響	(千美元)	—	15,824
經調整股東應佔溢利	(千美元)	86,090	484,049
已發行股份的加權平均數	(千股)	5,196,025	4,880,350
可換股債券的影響	(千股)	168,641	561,432
未歸屬有限制股份的影響	(千股)	50,615	65,978
已攤薄的股份加權平均數	(千股)	5,415,281	5,507,760
每股攤薄盈利	(美仙)	1.59	8.79
相等於	(港仙)	12.45	68.72

11 物業、機器及設備和商譽

千美元	物業、機器及設備		商譽
	2023年	2022年	2023年及2022年
賬面淨值			
於1月1日	1,772,168	1,906,019	25,256
添置	210,606	38,537	—
折舊	(74,550)	(72,051)	—
轉移至持作出售資產(附註16)	(6,034)	(14,400)	—
出售	(5,654)	(28,450)	—
減值撥備	—	(1,513)	—
匯兌差額	18	(83)	—
於6月30日	1,896,554	1,828,059	25,256

於2023年6月30日,本集團擁有賬面淨值為1,895,300,000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 ¹	11	10.8	119.0
大型小靈便型 ²	59	14.2	837.4
超靈便型	50	18.2	910.7
好望角型	1	28.2	28.2
	121		1,895.3

¹ 「小型小靈便型」指低於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船。

² 「大型小靈便型」指相等或高於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船。

12 使用權資產

千美元	貨船	其他物業、 機器及設備	總計
於2023年1月1日	81,185	8,682	89,867
添置	8,949	16	8,965
租賃修改	5,349	—	5,349
折舊	(31,324)	(1,078)	(32,402)
匯兌差額	—	(147)	(147)
於2023年6月30日	64,159	7,473	71,632
於2022年1月1日	49,467	5,835	55,302
添置	43,362	—	43,362
租賃修改	6,189	4,761	10,950
折舊	(21,893)	(1,133)	(23,026)
匯兌差額	—	(309)	(309)
於2022年6月30日	77,125	9,154	86,279

13 衍生資產及負債

本集團面對利率、燃料價格、匯率及貨運租金波動的風險。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
利率掉期合約	第2級別
燃料掉期合約	第2級別
遠期外匯合約	第2級別
貨運期貨協議	第1級別

公平值級別

- 第1級別：相同資產或負債在活躍市場的報價（未經調整）。
- 第2級別：計量資產或負債的輸入資料不屬於第1級別所包括的報價，但可以直接（即價格）或間接（即從價格推算）觀察得到。
- 第3級別：計量資產或負債的輸入資料並非根據可觀察得到的市場數據（即無法觀察得到的輸入資料）。

千美元	2023年6月30日		2022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)	5,724	—	5,918	—
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約 (b)	109	(114)	202	(292)
	5,833	(114)	6,120	(292)
流動				
現金流量對沖				
遠期外匯合約 (c)	—	(877)	—	(2,326)
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約 (b)	1,699	(2,935)	2,965	(4,816)
貨運期貨協議 (d)	2,193	(1,294)	436	(126)
遠期外匯合約	—	—	1,020	—
	3,892	(5,106)	4,421	(7,268)
總計	9,725	(5,220)	10,541	(7,560)

13 衍生資產及負債 (續)

(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	未結算 名義金額	固定掉期利率	至以下期內屆滿
於2023年6月30日			
2018年12月至 2019年9月	96,000,000美元	美元倫敦銀行同業拆息掉期 到年利率1.5%至3.0%	2023年 8月至12月
於2022年12月31日			
2018年12月至 2019年9月	104,000,000美元	美元倫敦銀行同業拆息掉期 到年利率1.5%至3.0%	2025年6月至 2026年5月

於2023年6月30日，本集團按倫敦銀行同業拆息為基準及於2023年6月後到期的餘下已承諾借貸融資額為344,300,000美元，其中96,000,000美元透過利率掉期合約對沖。

由於全球利率基準改革，倫敦銀行同業拆息已於2023年7月1日被替代參考利率完全取代，這影響到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利率掉期合約。於按倫敦銀行同業拆息為基準的最終利息期後，對於按倫敦銀行同業拆息為基準的借貸及相應的利率掉期合約，本集團自2023年下半年採用擔保隔夜融資期限利率作為替代參考利率，直至其原定屆滿日期。

(b) 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

本集團訂立低硫燃油、船用輕柴油及燃油的燃料掉期合約，以管理與其貨運合約承擔有關之燃料價格波動的風險。

本集團擁有以下尚未結算之燃料掉期合約：

燃料種類	數量 (公噸)	加權平均 合約價格 (美元)	至以下期內屆滿
於2023年6月30日			
低硫燃油	86,665	525	2025年1月
船用輕柴油	8,177	688	2025年1月
燃油	1,775	462	2023年12月
於2022年12月31日			
低硫燃油	79,701	585	2024年12月
船用輕柴油	8,909	647	2024年12月
燃油	3,275	421	2023年12月

13 衍生資產及負債(續)

(c) 遠期外匯合約

我們所有遠期外匯合約均符合對沖會計法為現金流量對沖

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。本集團訂立年期配合該等銀行貸款之償還時間表的遠期外匯合約。

於2023年6月30日，本集團持有的未結算遠期外匯合約為購買約29,700,000丹麥克朗(2022年12月31日：74,700,000丹麥克朗)，並同時出售約5,200,000美元(2022年12月31日：13,200,000美元)。此等合約將於2023年8月止期內屆滿。

(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船隊運力及貨運合約承擔風險的方法。

本集團擁有以下尚未結算之貨運期貨協議：

指數 ¹	合約類型	數量 (日)	加權平均 合約日均價格 (美元)	至以下期內屆滿
於2023年6月30日				
BHSI	買入	60	12,975	2023年12月
BHSI	賣出	210	12,171	2023年12月
BSI	買入	210	15,871	2023年12月
BSI	賣出	495	13,998	2023年12月
於2022年12月31日				
BHSI	賣出	285	11,558	2023年3月
BSI	賣出	495	12,591	2023年6月

¹ 「BHSI」指「波羅的海小靈便型乾散貨船指數」及「BSI」指「波羅的海超靈便型乾散貨船指數」。

14 應收貿易賬款及其他應收款項

千美元	2023年 6月30日	2022年 12月31日
非流動		
預付款項(a)	4,215	5,276
流動		
應收貿易賬款(b)	110,573	112,429
其他應收款項	28,528	29,003
預付款項	19,092	15,923
	158,193	157,355

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

預付款項包括已付安裝壓倉水處理系統的分期付款及貨船入塢開支。

(b) 應收貿易賬款

應收貿易賬款按發票日期計算的賬齡如下：

千美元	2023年 6月30日	2022年 12月31日
30日或以下	83,672	78,096
31-60日	4,090	10,447
61-90日	3,544	3,941
90日以上	19,267	19,945
	110,573	112,429

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	2023年 6月30日	2022年 12月31日
原到期日於三個月或以內的定期存款	142,861	306,833
銀行及庫存現金	72,125	52,005
現金及現金等價物	214,986	358,838
原到期日多於三個月的定期存款	—	84,987
現金及存款	214,986	443,825
受限制現金	53	52
現金及存款總額	215,039	443,877

現金及存款主要以美元計值，由於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

本集團根據風險、回報及流動性的適度平衡進行評估，將現金投資於多家國際性大型銀行（主要位於香港及新加坡）之各種金融產品。於2023年6月30日，本集團持有的現金及存款包括211,000,000美元及相當於4,000,000美元的其他貨幣。該等現金及存款主要存放於定期存款及儲蓄戶口。

↔ 第26頁 現金及借貸

16 持作出售資產 ↔

千美元	2023年	2022年
於1月1日	19,884	—
轉移自物業、機器及設備（附註11）	6,034	14,400
出售	(19,909)	—
其他	25	—
於6月30日	6,034	14,400

17 借貸 ↔

千美元	2023年 6月30日	2022年 12月31日
非流動		
銀行貸款 (a)	229,471	256,248
其他借貸 (b)	23,149	24,555
	252,620	280,803
流動		
銀行貸款 (a)	48,220	54,384
可換股債券 (c)	32,423	32,664
其他借貸 (b)	9,910	10,757
	90,553	97,805
總計	343,173	378,608

借貸的公平值乃使用本集團於同類金融工具享有的現時市場利率將未來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

本集團的銀行貸款以下列各項作抵押：

- 賬面淨值為953,400,000美元（2022年12月31日：973,300,000美元）的若干自有貨船的按揭；及
- 該等貨船盈利及保險補償的轉讓。

該等銀行貸款的還款期如下：

千美元	2023年 6月30日	2022年 12月31日
一年以內	48,220	54,384
第二年	52,363	53,144
第三至第五年	164,782	180,408
第五年以後	12,326	22,696
	277,691	310,632

17 借貸(續) 

(b) 其他借貸

本集團的其他借貸乃關於合計賬面淨值為56,700,000美元(2022年12月31日:59,100,000美元)的四艘(2022年12月31日:四艘)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	2023年 6月30日	2022年 12月31日
一年以內	9,910	10,757
第二年	2,908	2,857
第三至第五年	20,241	7,813
第五年以後	-	13,885
	33,059	35,312

(c) 可換股債券

千美元	2023年6月30日		2022年12月31日	
	本金金額	負債部分	本金金額	負債部分
於2025年到期,年票息3.0%	33,610	32,423	34,110	32,664

可換股債券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
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	1.50港元(自2023年4月25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。於2023年5月23日,本金總額500,000美元的可換股債券已轉換為股份(附註20(a))。
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,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,根據會計準則的規定,本集團須將可換股債券視為於認沽日期到期。

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

18 租賃負債

千美元	2023年	2022年
於1月1日	93,291	60,429
添置	8,965	43,362
租賃修改	5,349	10,950
還款	(32,759)	(24,158)
匯兌差額	(134)	(385)
於6月30日	74,712	90,198
非流動	19,385	39,523
流動	55,327	50,675
	74,712	90,198

租賃負債的還款期如下：

千美元	2023年 6月30日	2022年 6月30日
一年以內	55,327	50,675
第二年	12,880	16,843
第三至第五年	6,396	22,003
第五年以後	109	677
	74,712	90,198

所有租賃的現金流出總額為331,800,000美元(2022年：517,500,000美元)。

19 應付貿易賬款及其他應付款項

千美元	2023年 6月30日	2022年 12月31日
應付貿易賬款	91,000	80,793
計提費用及其他應付款項	104,608	120,746
預收款項	75,171	60,331
	270,779	261,870

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	2023年 6月30日	2022年 12月31日
30日或以下	81,838	73,432
31-60日	241	286
61-90日	202	574
90日以上	8,719	6,501
	91,000	80,793

20 股本

	2023年		2022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	5,260,541,023	52,464	4,811,327,272	47,858
轉換可換股債券時發行的股份 (a)	2,612,033	26	425,987,441	4,260
於有限股份獎勵失效後轉回受託人的股份 (b)	(341,000)	(79)	(174,000)	(34)
於有限股份獎勵授出後發行的股份	-	-	14,412,000	144
以有限股份獎勵授出予僱員的股份	-	-	4,404,000	1,978
股份獎勵計劃受託人購入的股份	-	-	(3,040,000)	(1,709)
於6月30日	5,262,812,056	52,411	5,252,916,713	52,497

於2023年6月30日，本公司之已發行股本為5,263,823,056股股份。較於上表所示之股份數目相差的1,011,000股股份為本公司股份獎勵計劃之受託人所持有的股份，金額為227,000美元，並已於股本扣減。

(a) 轉換可換股債券時發行的股份

於2023年5月23日，2,612,033股股份已就轉換本金總額500,000美元的於2025年到期之年票息3%有擔保可換股債券以每股1.50港元的轉換價發行。

(b) 有限股份獎勵

根據本公司之股份獎勵計劃，有限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股息等價物除外）或任何其他股東權利。倘股份失效或被沒收，有關股份將由受託人持有，並可用於作出未來授出的股份獎勵。

期內未歸屬有限股份獎勵的數目變動如下：

千股	2023年	2022年
於1月1日	69,236	78,811
已授出	-	18,816
已歸屬	(10,086)	(4,432)
已失效	(341)	(174)
於6月30日	58,809	93,021

於2023年6月30日，未歸屬有限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		
		2023年 下半年	2024年	2025年
2020年1月24日	17,950,000	17,950,000	-	-
2021年1月24日	22,285,000	80,000	22,205,000	-
2021年8月2日	2,422,000	1,210,000	1,212,000	-
2022年1月21日	16,152,000	1,211,000	1,211,000	13,730,000
	58,809,000	20,451,000	24,628,000	13,730,000

21 未經審核簡明綜合現金流量表附註

除稅前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	
	2023年	2022年
除稅前溢利	85,975	465,838
資產及負債調整		
貨船及其他物業、機器及設備之折舊	74,550	72,051
使用權資產之折舊	32,402	23,026
出售物業、機器及設備之收益	(2,643)	(12,376)
出售持作出售資產之收益	(6,247)	-
不符合對沖會計法的衍生工具之未變現收益淨額	(269)	(12,878)
轉換可換股債券之激勵及費用	-	15,824
減值撥備—自有貨船	-	1,513
撥備	-	950
資本及資金調整		
以股權支付的補償	3,388	4,009
業績調整		
財務開支淨額	3,645	11,183
匯兌收益淨額	(1,664)	(1,199)
營運資金變化前的除稅前溢利	189,137	567,941
存貨的增加	(4,685)	(57,376)
應收貿易賬款及其他應收款項的減少／(增加)	400	(35,313)
應付貿易賬款及其他應付款項的增加	251	36,812
經營業務產生的現金	185,103	512,064

22 承擔

(a) 資本承擔

千美元	2023年 6月30日	2022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	202	42,399

(b) 經營租賃承擔

(i) 本集團作為承租人—付款

不可撤銷的租賃承擔包括低值資產租賃、租賃期12個月或以下的短期租賃以及租賃期超過12個月而於2023年6月30日尚未開始的長期租賃。

該等租賃的未來累計最低租賃付款如下：

千美元	貨船	辦公室設備	總計
於2023年6月30日			
一年以內	101,852	91	101,943
第二至第五年	151,750	8	151,758
第五年以後	50,963	-	50,963
	304,565	99	304,664
於2022年12月31日			
一年以內	92,050	8	92,058
第二至第五年	87,979	7	87,986
第五年以後	29,033	-	29,033
	209,062	15	209,077

(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	2023年 6月30日	2022年 12月31日
一年以內	47,470	71,634
第二至第五年	13,140	19,120
	60,610	90,754

本集團出租貨船的租賃年期於1年至3年內(2022年12月31日：1年至4年內)屆滿。將於3年內屆滿之租賃乃關於一艘好望角型乾散貨船。

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十四A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	
	2023年	2022年
董事袍金	324	377
薪金及花紅	1,807	1,985
以股權支付的補償	1,187	925
退休福利開支	2	3
	3,320	3,290

24 或然負債及或然資產

於2023年6月30日及2022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40至56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2023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，以及附註，包括重大會計政策信息和其他解釋信息。香港聯合交易所有限公司證券上市規則規定，就中期財務資料擬備的報告必須符合以上規則的有關條文以及香港會計師公會頒布的香港會計準則第34號「中期財務報告」。貴公司董事須負責根據香港會計師公會頒布的香港會計準則第34號「中期財務報告」擬備及列報該等中期財務資料。我們的責任是根據我們的審閱對該等中期財務資料作出結論，並僅按照我們協定的業務約定條款向閣下(作為整體)報告我們的結論，除此之外本報告別無其他目的。我們不會就本報告的內容向任何其他人士負上或承擔任何責任。

審閱範圍

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

結論


按照我們的審閱，我們並無發現任何事項，令我們相信貴集團的中期財務資料未有在各重大方面根據香港會計準則第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，2023年7月31日

 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)

向每一位均是 海上英雄的 太平洋航運船員致敬

中期報告 2023



請掃描此處進入本公司網站

關注我們



製作：資本財經印刷有限公司

* 僅供識別

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