

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公佈的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本公佈全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

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)

截至2020年6月30日止六個月 的中期業績公布

太平洋航運集團有限公司(「太平洋航運」或「本公司」)董事會(「董事會」)欣然公布本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)截至2020年6月30日止六個月的未經審核簡明綜合業績如下:

業務摘要

全球各地為遏制2019新型冠狀病毒疫情所採取的措施干擾經濟活動，並影響乾散貨運貿易，但我們的表現繼續顯著優於大市。近幾個月來，我們觀察到貿易及詢價情況有所上升，並相信在刺激經濟措施及貨船供應潛在的改善之助力下，整體市況將普遍改善。

集團

- 由於上半年的貨運市場疲弱，本集團錄得26,600,000美元的基本虧損
- 我們錄得淨虧損222,400,000美元，主要由於本集團就核心小靈便型乾散貨船船隊作出198,200,000美元的一次性非現金減值
- 我們的核心小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入高於市場指數2,270美元及4,250美元
- 我們的營運活動產生日均利潤1,790美元(淨值)
- 我們於年中的已承諾流動資金達349,500,000美元(現金及已承諾融資)淨負債比率為41%

船隊

- 我們已獲交付三艘現代化貨船及出售一艘船齡較高的小型小靈便型乾散貨船
- 我們共有235艘營運貨船，當中自有貨船有117艘
- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船於2020年下半年的收租日數中，分別已有60%及75%按日均租金8,420美元及10,810美元(淨值)獲訂約
- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均營運綜合開支已減少至3,940美元

展望




- 儘管預測2020年全球國內生產總值和整體乾散貨運需求將顯著轉弱，但近幾個月來，我們觀察到貿易及詢價情況有所上升。中國的經濟活動已顯著恢復，穀物貨運量較去年更強勁，鐵礦石的參考裝載量亦達到歷史最高水平。
- 自5月以來，許多國家已開始放寬針對疫情的全國封鎖措施，並正採取更具針對性的措施，以遏制疫情傳播，同時啟動更多的經濟活動。我們預計，受到較早前封鎖措施影響的煤炭和鋼材、水泥和木材等建築材料之相關活動將逐漸復甦。
- 我們預期下半年仍會是強勁的傳統旺季，雖然市況將持續動盪，但整體市況在刺激經濟措施及貨船供應潛在的改善(包括新建貨船減少)之助力下，將普遍改善。
- 我們穩健的資產負債表和強健的流動資金水平，加上更龐大的自有船隊、優於市場指數的租金表現和極具競爭力的成本架構，將支持我們把握下半年貨運市場狀況改善下的機遇。

* 僅供識別

百萬美元	截至6月30日止六個月	
	2020年	2019年
營業額	681.5	767.1
稅息折舊及攤銷前溢利*	79.2	101.1
基本虧損	(26.6)	(0.6)
股東應佔(虧損)/溢利	(222.4)	8.2
每股基本盈利(港仙)	(37.1)	1.4
每股股息(港仙)	-	-

* 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、未變現衍生工具收支淨額。

我們的船隊(於2020年6月30日)

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

¹ 於2020年6月營運的短期及與指數掛鉤租賃貨船平均數目

行政總裁報告

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

財務業績

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

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

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

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

防疫防疫措施影響乾散貨運貿易，但市場正在復甦

年初農曆新年假期是業界的傳統淡季，加上中國針對新型冠狀病毒疫情採取的防疫措施造成的物流干擾，令乾散貨運市況更為疲弱。於3月期間，隨著中國的經濟活動逐步恢復，市況曾現短暫復甦，但從3月底至5月初，因應新型冠狀病毒疫情擴散並嚴重影響世界其他地區的經濟活動，市況再次轉弱。但隨著中國經濟活動顯著恢復，以及更多國家局部重啟經濟，貨運租金自5月起已有所改善。

各層面均具競爭力

儘管貨運市場疲弱，但我們營運自有及長期租賃貨船的**核心業務**錄得的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入分別為7,190美元及9,980美元（淨值），按年下跌22%及8%。

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

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

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

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

船隊增長策略

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

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

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

強健的資產負債表及流動資金

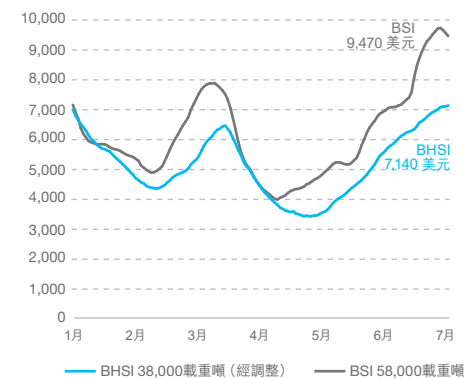
於2020年6月，本集團新簽訂以三艘未被抵押的貨船作抵押的7年期30,100,000美元的雙邊循環信用貸款，利率為倫敦銀行同業拆息加1.60%。

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

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

租金自5月以來顯著上升

美元/日（淨值）*



* 已扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所，於2020年7月27日的數據

疫情令船員換班面對重大挑戰

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

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

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

遵守新的環保法規

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

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

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

一如既往，我們將在可持續發展的年度報告中詳細說明上述進展。

市場前景

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

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

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

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

已為未來作好準備

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

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

Mats Berglund

行政總裁

香港，2020年7月30日

中期內可能影響市場的因素

機會

- 中國工業生產從疫情中恢復，加上其他主要經濟體推出廣泛的刺激經濟措施，推動經濟活動的復原及乾散貨商品被疫情耽擱的需求
- 貨船因使用較昂貴的低硫燃料而減慢航速
- 由於環境法規及未來貨船設計的不確定性，新建貨船的預訂和交付減少，導致供應減少
- 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2019新型冠狀病毒疫情而擴大或延續的措施，進一步影響全球經濟活動和乾散貨商品貿易
- 2020年交付的新建造貨船過多，及報廢量持續偏低
- 低油價導致貨船航行速度上升，因而令貨船供應增加
- 關稅及貿易保護主義鼓勵地區生產而取代全球貿易

市場回顧

貨運市場概要

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

整體而言，小靈便型¹及超靈便型乾散貨船於2020年上半年的平均現貨市場日均租金(淨值)分別按年下跌26%至4,920美元及5,730美元。

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

¹ BHSI 38,000載重噸(經調整)

4,920美元(淨值) ↓ 26%

BHSI 38,000 載重噸(經調整)

2020年上半年

小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

5,730美元(淨值) ↓ 26%

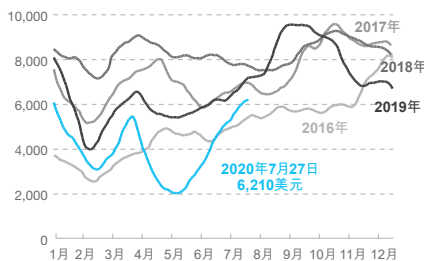
BSI 58,000 載重噸

2020年上半年

超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2016年至2020年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金表現

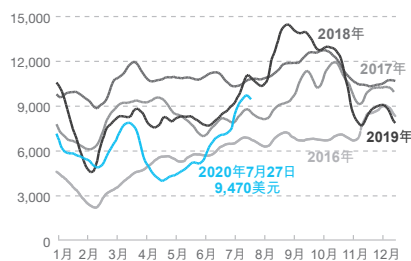
美元/日(淨值)*



全部年度均採用BHSI 28,000載重噸以連貫一致

2016年至2020年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金表現

美元/日(淨值)*



BSI 58,000載重噸

— 2020年 — 2019年 — 2018年 — 2017年 — 2016年
* 已扣除5%佣金
資料來源：波羅的海交易所，於2020年7月27日的數據

市場活動較估計需求更為強韌

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

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

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

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

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

2020年上半年中國進口量

鐵礦石	↑ 9%
煤炭	↑ 12%
大豆	↑ 17%
小宗散貨*	↓ -7%

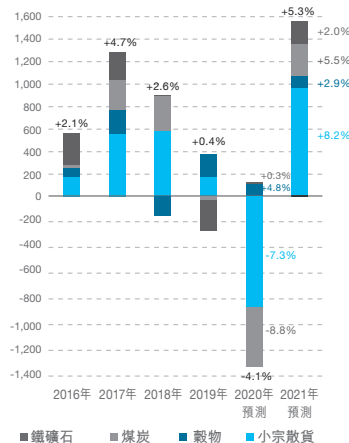
* 中國6種小宗散貨(包括木材、肥料、鐵鋁氧石、鎳、精礦及鋼材)進口量

資料來源：彭博，於2020年7月數據

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

全球乾散貨運噸位航距需求年度變動

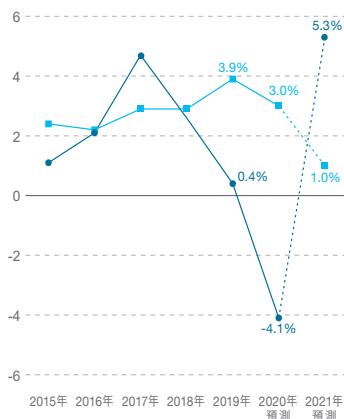
按年變動(十億噸位航距)



資料來源：Clarksons Research，於2020年7月數據

整體乾散貨船的供求

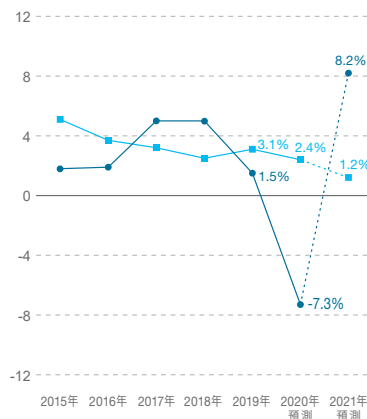
%按年變動



— 船隊淨增長 — 噸位航距需求
資料來源：Clarksons Research，供應為於2020年7月數據

小宗散貨的供求

%按年變動



預計船隊淨增長將會繼續放緩

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

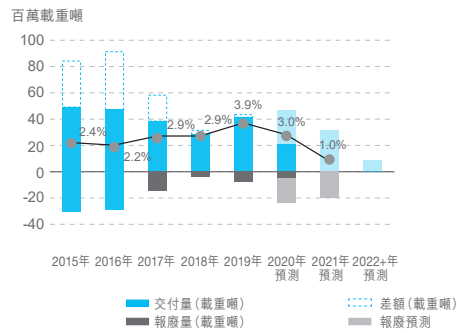
報廢量相等於現有整體乾散貨船運力的0.9%，有輕微上升，但仍然屬於甚低水平，部分原因是印度對內陸實行封鎖措施，且報廢的船隻主要是規模更大的好望角型乾散貨船及礦石運輸貨船，小靈便型及超靈便型乾散貨船的報廢量極為有限。

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

我們預期未來全球的乾散貨船船隊增長將會繼續放緩。

+2.2% ↑ 0.6%按年

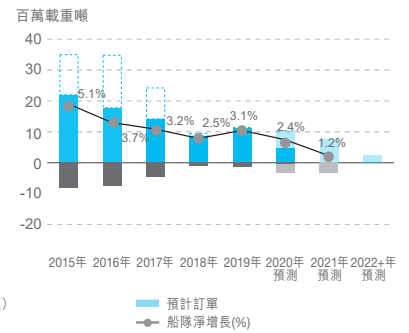
2020年上半年
整體乾散貨船運力



資料來源：Clarksons Research，於2020年7月數據

+1.8% ↑ 0.3%按年

2020年上半年
全球小靈便型及超靈便型貨船運力

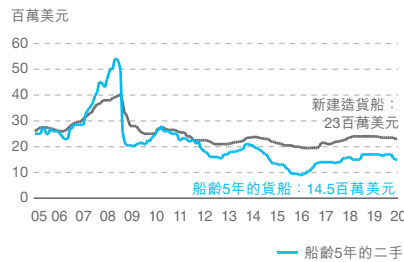


資料來源：Clarksons Research，於2020年7月數據

貨船價值正見底回升

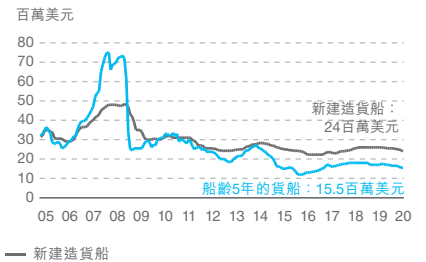
貨船價值於上半年下跌，但近期交易顯示貨船價值已隨着運貨租金的改善而開始回升。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為14,500,000美元，較年初估值下降15%。

小靈便型乾散貨船



資料來源：Clarksons Research，於2020年7月15日的數據

超靈便型乾散貨船



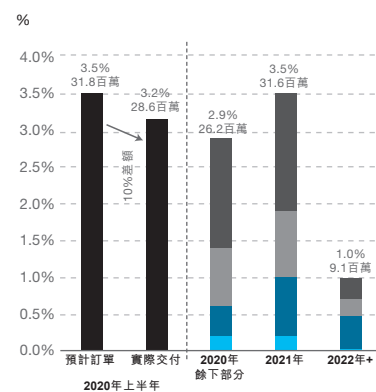
資料來源：Clarksons Research，於2020年7月15日的數據

乾散貨船訂單接近歷史低位

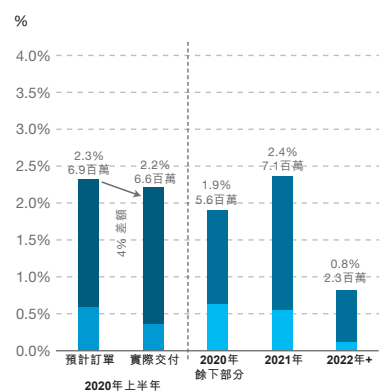
2020年上半年的新建造貨船訂單顯著較一年前為低，並繼續集中於巴拿馬型及好望角型乾散貨船。小靈便型及超靈便型新建造貨船訂單增長更為局限。現時小靈便型及超靈便型乾散貨船合併訂單為5.1%，是自1990年代以來最低水平。預期整體乾散貨船訂單將於年內稍後時間跌至新低。

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

整體乾散貨船



小靈便型及超靈便型乾散貨船



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

資料來源：Clarksons Research，於2020年7月1日的數據

我們的表現

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

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

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

核心業務

按期租合約對等基準的收入及優於大市的表現 KPI

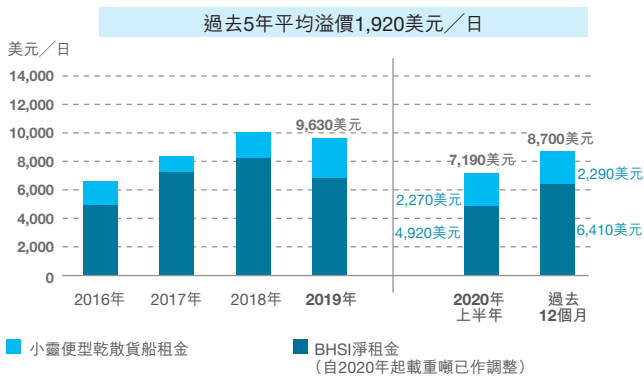
小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

每日**7,190美元**（淨值）

與市場相比表現高出 KPI

每日**2,270美元**（淨值）



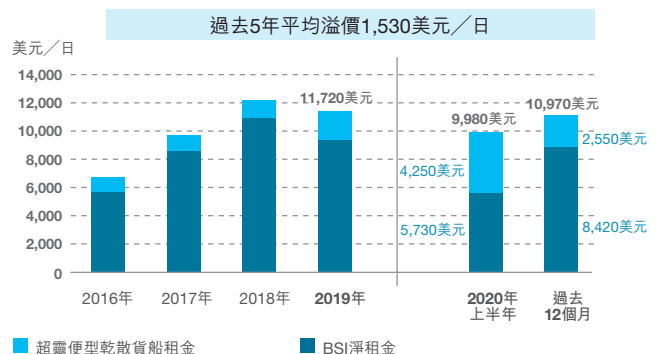
超靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

每日**9,980美元**（淨值）

與市場相比表現高出 KPI

每日**4,250美元**（淨值）



附註：過往數據未重述，營運活動未從核心業務中分開

■ 我們的核心業務錄得：

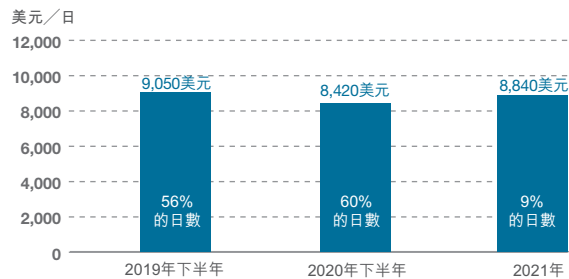
- 小靈便型乾散貨船的16,980收租日之日均租金為7,190美元。
- 超靈便型乾散貨船的6,950收租日之日均租金為9,980美元。
- 由於小宗散貨市況波動及疲弱，我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船貢獻因此減少，然而，我們的租金表現仍較市場之現貨租金指數有可觀的優勢及能有效控制成本。
- 我們的超靈便型乾散貨船於上半年的租金表現超出市場水平，乃受益於我們因使用硫淨化器帶來的燃料開支節省，尤其是在年初期間。
- 我們租金表現較市場現貨租金指數的優勢，反映我們船隊的規模及貨運訂約的價值，以及我們實現最佳貨運組合及為船隻與貨物作出理想配對的能力，從而盡量提高貨船使用率及租金。

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

未來租金及已訂合約 **KPI**

小靈便型乾散貨船

每日**8,420美元** (淨值)



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

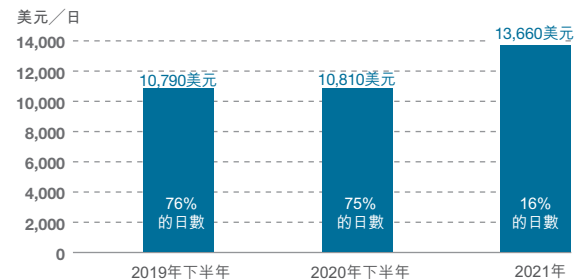
營運活動

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

有關營運活動的更詳細釋義，請參閱我們將於2020年8月14日或前後刊發的中期報告。

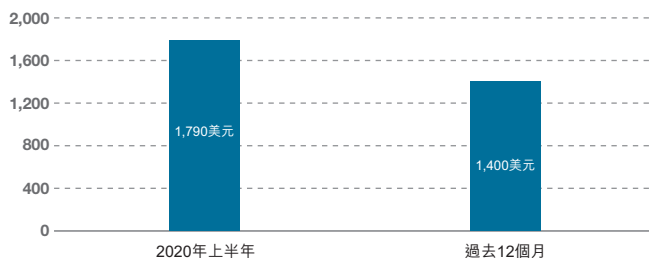
超靈便型乾散貨船

每日**10,810美元** (淨值)

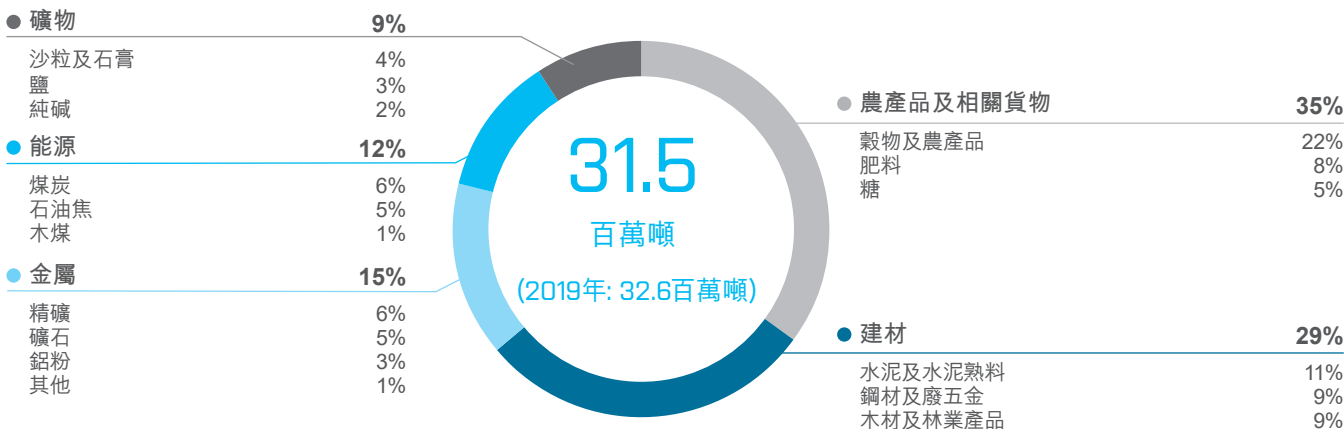


利潤 **KPI**

每日**1,790美元** (淨值)

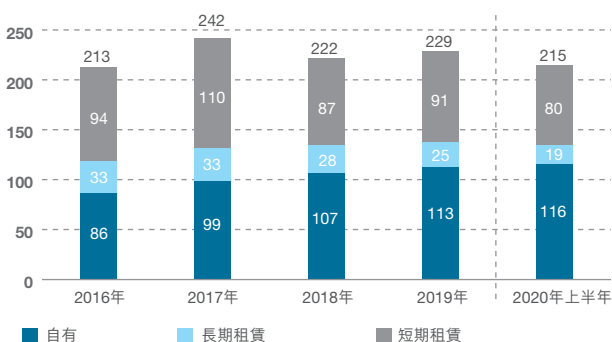


2020年上半年本集團乾散貨運量



太平洋航運船隊發展

期內營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船平均數目



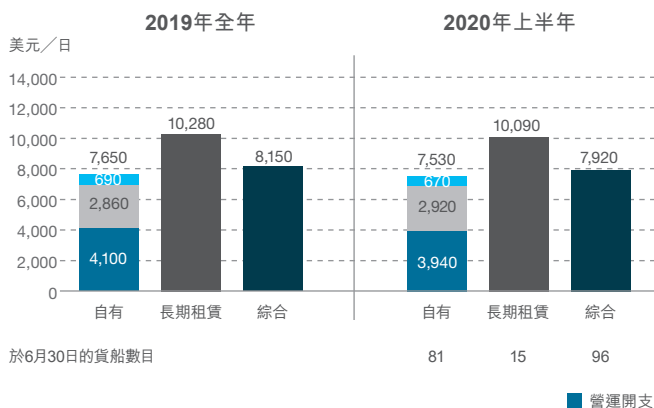
- 截至2020年6月30日，我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船數目分別為81艘及35艘。
- 包括自有及租賃貨船，我們於2020年上半年營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船平均數目分別為127艘及88艘。由於市況不明朗及疫情所引起的物流風險，我們於本期間的中旬減少租賃貨船，但之後已有所增加，我們現時的船隊合共有235艘貨船。
- 基於不明朗的市況，為審慎起見，我們暫時把收購大型優質二手貨船的活動停頓，在市場復甦及出現極為吸引的機會時，我們將考慮恢復收購貨船以擴展自有船隊。
- 除上述貨船外，我們另有一艘自有及一艘長期租賃的超巴拿馬型乾散貨船，未有包括於上表。

核心業務貨船開支

日均貨船開支(不包括一般及行政管理開支)

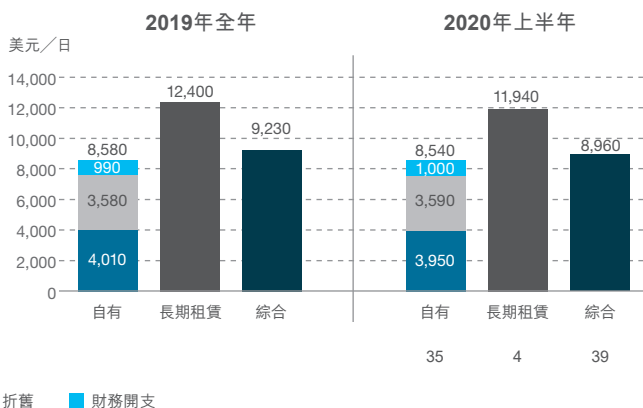
小靈便型

日均開支 **7,920美元** (綜合)



超靈便型

日均開支 **8,960美元** (綜合)



自有貨船開支

營運開支

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

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

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

折舊

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

財務開支

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

長期租賃貨船開支

長期租賃貨船的日均開支主要包括使用權資產折舊、租賃負債的利息開支及12個月以上租賃的技術管理服務開支。

綜合開支

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

一般及行政管理開支

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

長期租賃承擔

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

貨船日數

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

資金

現金流及現金

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

我們積極管理本集團的現金及借貸，以確保於不同的船運週期皆具備充裕資金應付本集團的承擔及維持適當的流動資金水平。

長遠而言，本集團將致力維持借貸淨額相對自有貨船賬面淨值的綜合淨負債比率不高於50%的水平，我們認為此水平適用於不同的船運週期。

本節的資料以作出香港財務報告準則第16號「租賃」所要求的調整前呈列。

2020年上半年主要發展

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

於2020年6月30日：

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

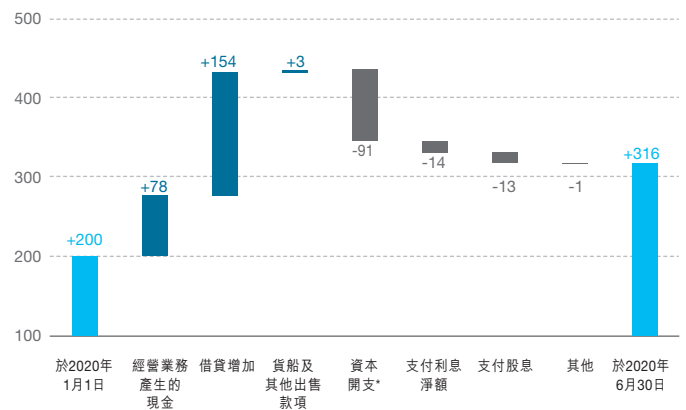
本集團根據風險、回報及流動性的適度平衡，將現金投資於各種金融產品。現金、存款及投資產品存放於主要位於香港及新加坡的多家大型銀行。

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

於2020年上半年，我們就本集團的現金獲取1.6%的回報率。

2020年上半年現金流入及流出

百萬美元



■ 現金及存款結餘 ■ 現金流入 ■ 現金流出

* 不包括以股本支付的11,900,000美元資本開支

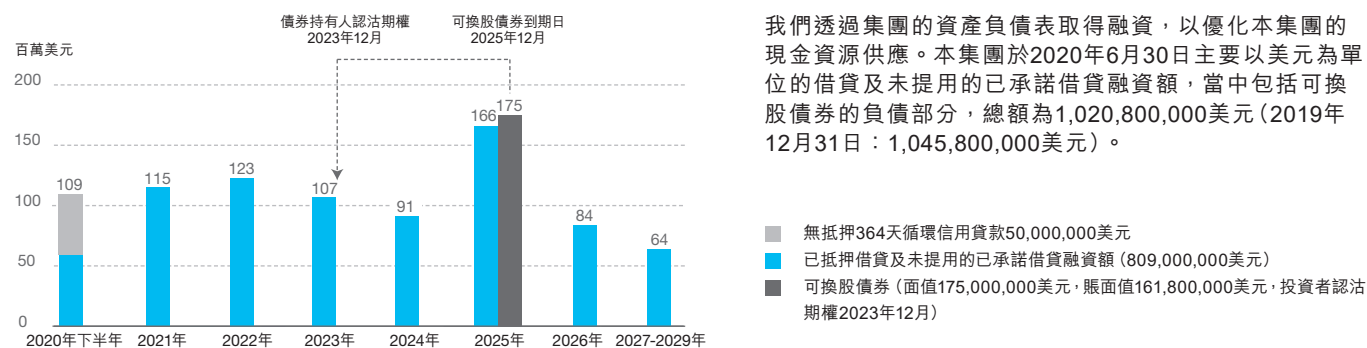
現金及存款

流動及非流動的現金、存款及未償還借貸的分析如下：

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

借貸及未提用的已承諾借貸融資額

借貸及未提用的已承諾借貸融資額遞減明細表



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

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

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

本集團監控其銀行借貸的借貸相對資產值的規定。倘本集團抵押的資產之市場價值跌至低於其放款銀行所訂定的水平，除非銀行作出豁免，本集團可提供額外現金或其他額外抵押品。

於2020年6月30日：

- 本集團的已抵押借貸乃以 114 艘賬面淨值總額為 1,652,200,000 美元的乾散貨船以及轉讓該等貨船的相關收入及保險作抵押。
- 本集團已遵從其所有借貸相對資產值的規定。

損益表含義：

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

部分借貸為浮息借貸，但本集團透過訂立利率掉期合約管理此風險。

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

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

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

損益表含義：

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

財務開支

百萬美元	平均利率		於2020年	財務開支		變動
	損益表	現金	6月30日 之結餘	2020年 上半年	2019年 上半年	
借貸(包括已變現的利率掉期合約)	3.5%	3.5%	859.0	14.3	15.9	+10%
可換股債券(附註)	4.7%	3.0%	161.8	3.7	3.3	-12%
	KPI 3.7%	3.4%	1,020.8	18.0	19.2	+6%
其他財務費用				0.5	0.6	
財務開支總計				18.5	19.8	+7%
利息覆蓋率(按稅息折舊及攤銷前溢利除以財務開支總額計算)				KPI 4.3倍	5.1倍	

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

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

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

財務報表

集團表現分析

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

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

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

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

附註

1. 按期租合約對等基準的收入總額減少19%，反映期內市況轉弱。
2. 隨著我們的自有船隊的擴充，總營運開支亦因此增加4%。
3. 隨著我們的自有船隊的擴充及安裝壓倉水處理系統及硫淨化器產生的額外成本，我們的自有貨船折舊增加11%。
4. 財務開支淨額基本上維持不變。
5. 非資本化租賃貨船開支包括租賃期為12個月或以下的短期租賃開支及租賃期超過12個月長期租賃的非租賃部分。資本化租賃貨船開支包括租賃期超過12個月長期租賃的租賃部分之使用權資產折舊及租賃負債利息開支。整體租賃貨船開支因期內市況轉弱而減少。
6. 經調整一般及行政管理開支總額包括一般及行政管理開支總額及其他物業、機器及設備的租賃負債利息。有關金額基本上維持不變。
7. 由於貨運市場租金顯著下跌，加上市場前景不明朗，因此本集團對核心小靈便型乾散貨船船隊作出一次性非現金減值撥備。
8. 本集團自2018年訂立燃料掉期合約，為若干已裝配硫淨化器的超靈便型乾散貨船之部分估計燃料耗用量，鎖定低硫與高硫燃料之間的現行遠期差價。由於差價已顯著收窄，所有合約已於2020年上半年平倉以鎖定收益。
9. 未變現的衍生工具開支乃我們的常規燃料掉期合約按市值之下調。

未經審核簡明綜合損益表

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

未經審核簡明綜合全面收益表

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

未經審核簡明綜合資產負債表

	附註	2020年 6月30日 千美元	2019年 12月31日 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備		1,721,815	1,875,352
使用權資產		67,096	77,835
分租應收賬款		–	1,915
商譽		25,256	25,256
衍生資產		9,135	1,464
應收貿易賬款及其他應收款項	8	7,852	25,487
有限制銀行存款		51	51
		1,831,205	2,007,360
流動資產			
存貨		74,142	90,381
分租應收賬款的流動部分		5,314	6,692
衍生資產		16,158	2,495
應收貿易賬款及其他應收款項	8	65,990	82,714
持作出售資產		11,880	4,400
現金及存款		315,990	200,193
		489,474	386,875
資產總額		2,320,679	2,394,235
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本		47,889	47,039
(累計虧損)/保留溢利		(25,479)	208,698
其他儲備		1,021,876	1,020,195
權益總額		1,044,286	1,275,932
負債			
非流動負債			
長期借貸		855,535	736,101
租賃負債		48,261	53,770
衍生負債		25,341	13,090
應付貿易賬款及其他應付款項	9	1,339	2,123
		930,476	805,084
流動負債			
長期借貸的流動部分		165,216	127,050
租賃負債的流動部分		33,326	39,137
衍生負債		15,788	1,937
應付貿易賬款及其他應付款項	9	131,128	143,949
應付稅項		459	1,146
		345,917	313,219
負債總額		1,276,393	1,118,303

附註：

1. 一般資料及編製基準

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。

此未經審核簡明綜合中期財務報表乃按照香港會計師公會頒布之香港會計準則第34號「中期財務報告」而編製。此未經審核簡明綜合中期財務報表應與根據香港財務報告準則編製之截至2019年12月31日止年度之年度財務報表一併閱覽。

2. 採納會計準則之修訂

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

本集團已提前於2020年1月1日開始的會計期間採納以下會計準則的修訂：

香港財務報告準則第16號(修訂) 2019新型冠狀病毒病的相關租金寬免

採納此準則之修訂並無導致對本集團的會計政策出現重大變動。

於本會計期間生效的其他新準則及修訂對本集團的會計政策並無任何影響。

3. 營業額及分部資料

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

由於管理層認為我們的貨運服務屬跨國經營，該等業務的性質無法按具體地區分部對營運溢利進行有意義的分配，故未有呈列地區分部資料。

4. 除稅前(虧損)／溢利

除稅前(虧損)／溢利於扣除／(計入)下列各項後列示：

千美元	截至6月30日止六個月	
	2020年	2019年
所耗燃料	172,992	190,443
港口開銷及其他航程開支	167,843	171,671
折舊		
—自有貨船	66,684	60,133
—自有其他物業、機器及設備	763	924
—使用權資產	17,090	17,840
借貸利息		
—銀行貸款	12,996	15,208
—可換股債券	3,707	3,319
—其他借貸	782	1,006
租賃負債利息		
—貨船	1,509	2,269
—其他物業、機器及設備	209	223
燃料掉期合約虧損／(收益)淨額	7,417	(10,226)
出售持作出售資產之虧損	1,009	174
減值撥備		
—自有貨船	194,090	—
—使用權資產	3,387	—
—其他	726	—

5. 稅項

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

自損益表扣除／（計入）的稅項為：

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

6. 股息

截至2020年及2019年6月30日止期間，本集團概無宣派中期股息。

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

7. 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按本集團的股東應佔（虧損）／溢利除以期內已發行股份（但不包括本公司2013年股份獎勵計劃（「股份獎勵計劃」）之受託人所持的股份及未歸屬有限制股份）的加權平均數所計算。

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

(b) 每股攤薄盈利

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

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

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

8. 應收貿易賬款及其他應收款項

應收貿易賬款及其他應收款項包括應收貿易賬款淨額，其按發票日期計算的賬齡如下：

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

9. 應付貿易賬款及其他應付款項

應付貿易賬款及其他應付款項包括應付貿易賬款，其按到期日計算的賬齡如下：

千美元	2020年 6月30日	2019年 12月31日
30日或以下	39,765	56,963
31-60日	506	451
61-90日	866	275
90日以上	4,494	3,719
	45,631	61,408

購買、出售及贖回證券

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

董事進行的證券交易

董事會已採納上市規則附錄十所載的上市發行人董事進行證券交易的標準守則（「標準守則」）。

董事會在作出具體查詢後確認，全體董事於截至2020年6月30日止六個月內已全面遵守標準守則及其操守守則所載列有關董事進行證券交易的規定標準。

高級經理及僱員進行的證券交易

本公司已就較有可能知悉本集團未公布的內幕消息的高級經理及僱員，根據標準守則設立規則（「買賣規則」）。本公司已個別通知該等高級經理及僱員，並提供買賣規則的副本。

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

遵守企業管治守則

截至2020年6月30日止六個月整段期間，本集團已全面遵守上市規則附錄十四所載之企業管治守則內的所有守則條文。

審閱中期業績

此份中期業績公布及2020年度中期報告已由本公司的外聘核數師及審核委員會審閱。

暫停辦理股東登記手續

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

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。

本公司之2020年度中期報告以中、英文編製，並將於2020年8月14日或前後寄發予選擇收取印刷本之股東當日，在本公司網站發布。

董事

於本報告日，本公司之執行董事為唐寶麟、Mats Henrik Berglund及Peter Schulz；本公司之獨立非執行董事為Patrick Blackwell Paul、Robert Charles Nicholson、Alasdair George Morrison、Irene Waage Basili、Stanley Hutter Ryan及Kirsi Kyllikki Tikka。

註：本業績公布之中英文版如有歧義，概以英文版為準。

股東及投資者務請注意，此份截至2020年6月30日止六個月之中期業績公布，乃根據本集團的內部記錄及管理賬目編製。本公司謹此提醒股東及投資者，不應過分依賴本中期業績公布，及務請彼等於買賣本公司股份時審慎行事。