

# 東風浩蕩 揚帆千里



Pacific Basin



# 共邁遠途

太平洋航運  
2022 中期報告  
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550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



380 名

岸上員工分布於全球13個主要地區的辦事處



2,300+名

船員於2022年上半年在我們的自有貨船上工作



880 次

貨物運送已於2022年上半年完成

我們的業務乃以人為本，我們的成功有賴與客戶、供應商及其他業務夥伴保持緊密及優質的關係。我們揉合卓有成效的以貨物為本及以客為先的業務模式，以及具團隊精神和擁有提供優質服務熱誠的人才

## 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
- 視全體人員為企業大使，通過努力及團結同心，以追求卓越及成功的目標
- 採取可持續的經營方針，提倡高水平的安全及環境管理
- 提倡互相尊重、友愛公平及充滿愉快氣氛的工作環境，以尊嚴和尊重對待每個人，並重視不同的意見及文化



## 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

240

艘自有及營運貨船

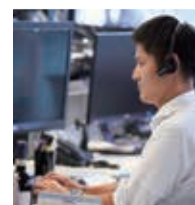


## 經驗團員

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

13

個辦事處



## 以客為先

以客戶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

550+

名客戶

# 目錄

## 2022年上半年摘要

- 02 業務摘要
- 03 財務摘要

## 業務

- 04 我們的船隊
- 05 我們的全球網絡

## 半年度回顧

- 06 行政總裁報告
- 10 市場回顧
- 15 我們的表現
- 18 核心業務貨船開支
- 20 現金及借貸

## 可持續發展及管治

- 22 可持續發展摘要
- 26 企業管治
- 28 其他資料

## 財務報表

- 31 集團表現分析
- 32 財務報表
- 36 財務報表附註
- 48 核數師審閱報告

# 本報告的焦點

### 2022年上半年摘要

#### 業務摘要

我們歷來最佳的  
中期業績

566.9百萬  
486.1百萬

48%  
688.6百萬

#### 業務摘要

● 我們的上半年業績強勁，營業額及溢利均錄得增長。● 我們的溢利增長主要受惠於：● 我們的船隻組合及船隻組合的優化。● 我們的船隻組合及船隻組合的優化。● 我們的船隻組合及船隻組合的優化。

#### 小眾航貨市場的 基本因素強勁

● 2022年上半年的小眾航貨市場基本因素強勁，我們受惠於：● 我們的船隻組合及船隻組合的優化。● 我們的船隻組合及船隻組合的優化。● 我們的船隻組合及船隻組合的優化。

### 半年度回顧

#### 行政總裁報告

我們的行政總裁報告，為股東提供有關我們業務發展及財務表現的詳細資料。我們亦會討論我們的可持續發展及管治策略，以及我們的未來展望。

**Martin Fruergaard**  
行政總裁

我們的行政總裁報告，為股東提供有關我們業務發展及財務表現的詳細資料。我們亦會討論我們的可持續發展及管治策略，以及我們的未來展望。

## 02 業務摘要

### 半年度回顧

#### 我們的表現

我們的表現強勁，營業額及溢利均錄得增長。我們亦會討論我們的可持續發展及管治策略，以及我們的未來展望。

#### 我們的商業活動

● 我們的船隻組合及船隻組合的優化。● 我們的船隻組合及船隻組合的優化。● 我們的船隻組合及船隻組合的優化。

#### 我們的商業活動

● 我們的船隻組合及船隻組合的優化。● 我們的船隻組合及船隻組合的優化。● 我們的船隻組合及船隻組合的優化。

## 06 行政總裁報告

### 可持續發展及管治

#### 可持續發展摘要

我們的可持續發展策略及管治，旨在為股東創造長期價值。我們亦會討論我們的可持續發展及管治策略，以及我們的未來展望。

#### 我們的可持續發展策略及管治

● 我們的船隻組合及船隻組合的優化。● 我們的船隻組合及船隻組合的優化。● 我們的船隻組合及船隻組合的優化。

- ### 導覽符號解釋
- 連結至本中期報告內的相關詳情
  - 連結至我們網站的相關詳情  
www.pacificbasin.com
  - 連結至我們的2021年可持續發展報告的相關詳情
  - ESG 重要關鍵績效指標

## 15 我們的表現

## 22 可持續發展摘要



# 業務摘要

## 我們歷來最佳的 中期業績

太平洋航運於2022年上半年的業績乃歷來最佳的中期業績，錄得基本溢利457,500,000美元，淨溢利465,100,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利566,900,000美元。這產生了極其強勁的股本回報率達48%，每股基本溢利為74.5港仙。

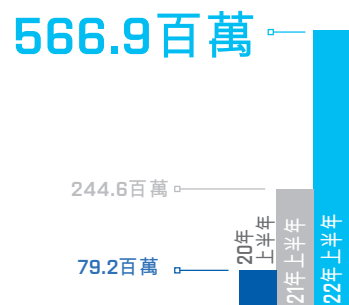
我們的財政狀況繼續增強，於2022年6月30日的已承諾可動用流動資金為698,600,000美元而淨現金水平達68,900,000美元。

董事會已宣派中期基本股息每股35港仙，佔期間淨溢利的50%，及額外特別股息每股17港仙，佔期間淨溢利的25%。基本股息及特別股息合共總股息每股52港仙，相等於348,000,000美元或淨溢利的75%。

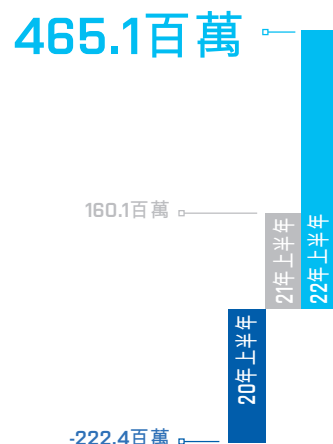
## 小宗散貨市場的基本因素強勁

2022年上半年的小宗散貨運市場受全面的全球商品需求所推動，而船隊低增長及船隊效率持續不足亦成為進一步助力。

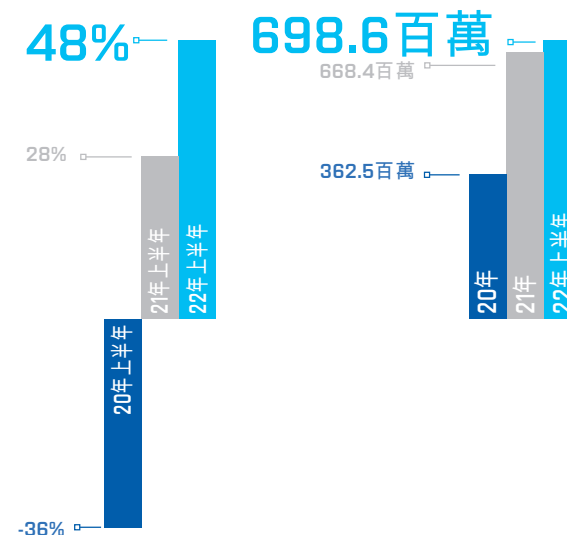
儘管全球經濟增長步伐、烏克蘭衝突持續以及新型冠狀病毒疫情影響中國經濟令市場憂慮，惟小宗散貨租金繼續得到支持。



稅息折舊及攤銷前溢利 (美元)



淨溢利/(虧損) (美元)



股本回報

已承諾可動用流動資金(美元)  
於12月31日及6月30日

## 表現出色

- 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**26,370美元**及**33,840美元**，合共產生468,200,000美元的貢獻(未計管理開支)
- 我們的9,200日營運活動錄得強勁的日均利潤**3,330美元**(淨值)，產生30,700,000美元的貢獻(未計管理開支)

- 小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均損益平衡水平分別為10,260美元及10,600美元；儘管船員開支及回國相關的費用上升，加上於2021年撥回貨船減值撥備令折舊增加，我們的開支仍然具競爭力
- 鑑於全球經濟回軟，我們預計2022年下半年的乾散貨運需求將會放緩，但利好的供應動力令我們對市場的長遠潛力依然感到樂觀

## 為未來優化船隊

- 自有船隊現為117艘小靈便型及超靈便型乾散貨船，合共營運約240艘自有及租賃貨船
- 我們於期內出售五艘船齡較高的小靈便型乾散貨船，並獲交付一艘於2021年購入的超大靈便型乾散貨船
- 我們仍然致力推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，有助日後可以較從容地滿足日益嚴格的环境法規
- 我們已透過技術提升、營運措施及逐步更新船隊以為遵守2023年生效的國際海事組織減排規則作充分準備

# 財務摘要

	2022年 6月30日 百萬美元	2021年 6月30日 百萬美元	2021年 12月31日 百萬美元
<b>業績</b>			
營業額	1,722.8	1,142.0	2,972.5
按期租合約對等基準的收入	1,225.5	712.2	2,091.4
稅息折舊及攤銷前溢利 <sup>1</sup>	566.9	244.6	889.9
基本溢利 <b>KPI</b>	457.5	150.4	698.3
股東應佔溢利	465.1	160.1	844.8
<b>資產負債表</b>			
資產總額	2,884.5	2,300.2	2,745.4
現金及存款總額	516.3	227.0	459.7
已承諾可動用流動資金	698.6	417.1	668.4
現金／(借貸)淨額	68.9	(539.5)	(128.4)
股東權益	2,036.7	1,229.4	1,831.2
資本承擔	1.3	29.9	16.8
<b>現金流量</b>			
經營	511.5	221.1	850.4
投資	82.3	(98.3)	(334.0)
融資	(462.0)	(132.2)	(433.0)
現金及現金等價物淨變動	131.8	(9.4)	83.4
<b>每股數據</b>			
每股基本盈利	港仙 74.5	港仙 26.4	港仙 139.1
股息(包括17港仙的特別股息) <b>KPI</b>	52.0	14.0	74.0
經營業務產生的現金	82.0	36.4	140.0
股東權益	303	198	296
期末股價	3.00港元	3.13港元	2.86港元
期末市值	158億港元	151億港元	138億港元
<b>比率</b>			
淨溢利率	27%	14%	28%
平均股本回報率(按年計算)	48%	28%	58%
股東總回報率	26%	114%	105%
現金／(借貸)淨額相對自有貨船賬面淨值比率 <b>KPI</b>	4%	(31)%	(7)%
現金／(借貸)淨額相對股東權益比率	3%	(44)%	(7)%
利息覆蓋率 <b>KPI</b>	49.3倍	16.0倍	30.1倍

<sup>1</sup> 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

# 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多變並可自行裝卸貨物

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、高裝載率及更具碳效能

我們的貨船有90%以上的時間載有貨物

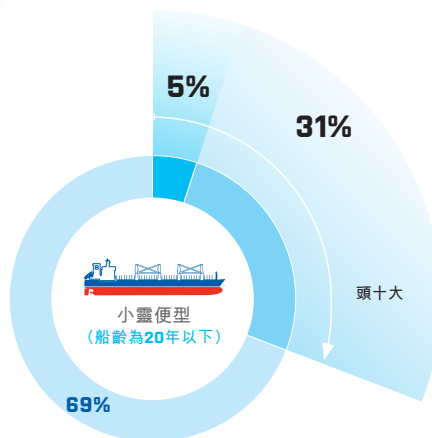
		營運貨船			總計	總載重噸 (百萬噸) 自有	平均船齡 自有
		自有	長期租賃	短期租賃 <sup>1</sup>			
	小靈便型	75	10	30	115	2.6	12
	超靈便型/ 超大靈便型 <sup>2</sup>	42	7	75	124	2.4	10
	好望角型 <sup>3</sup>	1	-	-	1	0.1	11
	總計	118	17	105	240	5.1	12

於2022年6月30日

1 於2022年6月營運的短期及與指數掛鈎的貨船之平均數目

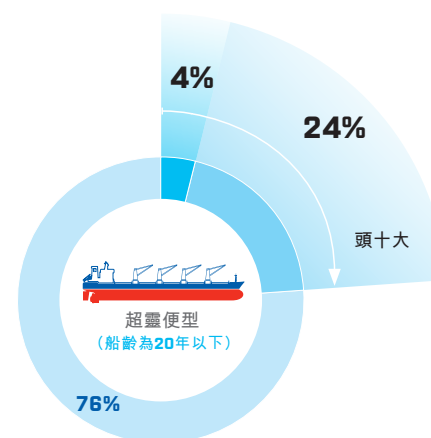
2 超過60,000載重噸的超靈便型乾散貨船通稱為超大靈便型乾散貨船

3 歸還一艘租入的95,000載重噸超巴拿馬型乾散貨船後，我們目前按照行業的定義將一艘自有的115,000載重噸乾散貨船稱為好望角型乾散貨船



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 ■ 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%

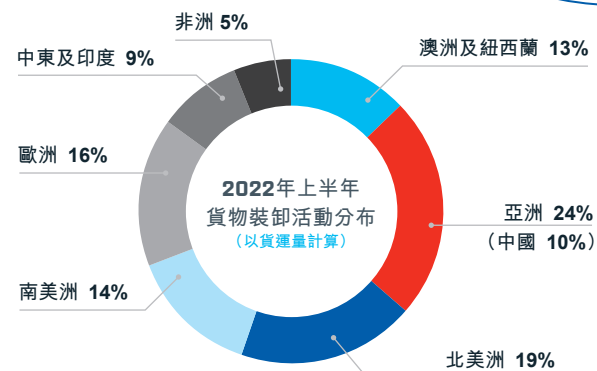
資料來源：太平洋航運，Clarksons Research

# 我們的全球網絡

## 13間辦事處

- 10間營業辦事處
- 4間技術及船務處

香港總部是營業、技術、船務及全部中央功能辦事處的總部



太平洋航運的全球辦事處

- 營業辦事處
- 技術及船務處

一些主要的小宗散貨貿易航線

- 順航貨運
- 逆航貨運



# 行政總裁報告



**Martin Fruergaard**

行政總裁

我們的中期業績再創新高，盡顯期內市場對小宗散貨的強勁需求以及太平洋航運旗下業務的龐大規模及競爭力。本人相信，我們憑藉以客為先的傑出業務模式、一貫的策略重點、龐大的自有船隊以及穩健的資產負債表，將有力在當前活力滿載的市況中茁壯成長，繼續實現可觀盈利及向股東提供高額現金回報

## 公司歷來最佳中期業績

本集團的2022年上半年度中期業績乃歷來最佳，錄得基本溢利457,500,000美元、淨溢利465,100,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利566,900,000美元。這產生強勁的48%股本回報率，每股基本盈利為74.5港仙。

### 第31頁 集團表現分析

期內按期租合約對等基準的日均收入較去年同期大幅增加、營運活動錄得強勁業績，加上具競爭力的成本架構，公司業績從中受益匪淺。我們的業績繼續大幅領先市場指數，尤其是超靈便型乾散貨船業務，期內表現出色。

展望未來，第三季度大部分日數中，我們的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船已分別按日均租金23,690美元\*（淨值）及28,970美元\*（淨值）獲訂約，為年內傳統旺季時期保持強勁租金奠定基礎。

我們的財務狀況繼續增強，截至2022年6月30日，已承諾可動用流動資金及現金淨額分別為698,600,000美元及68,900,000美元。

鑑於穩健的盈利及現金狀況，以及我們對小宗散貨貨運業務的長遠前景充滿信心，董事會已宣派中期基本股息每股35港仙，佔期內淨溢利的50%，及額外特別股息每股17港仙，佔期內淨溢利的25%。基本股息及特別股息合共股息總額為每股52港仙。

## 強勁的創收及具競爭力的成本基礎，創造出色業績

我們的**核心業務**於上半年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26,370美元（淨值）及33,840美元（淨值），較2021年同期分別增長83%及85%。我們於期內的日均表現較小靈便型（BHSH 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4,370美元及8,210美元。我們的表現繼續受惠於多元化的貨物及客戶群，以及我們廣泛的全球辦事處網絡所成就的密切客戶聯繫。

我們的**營運活動**於上半年的9,200營運日數中錄得日均利潤達3,330美元（淨值），為本集團貢獻30,700,000美元。儘管期內利潤有所變動，但仍處於歷來高位。我們的營運活動代表持續善用太平洋航運團隊的商務及營運技能為業務帶來額外盈利的機遇。

儘管船員換班費用、隔離及其他疫情相關的船員開支增加，我們的管理開支及貨船營運開支仍然控制得宜。

### 第15頁 我們的表現

## 更強健的資產負債表

我們繼續維持保守的資產負債表，讓我們能夠在整個週期內進行投資，同時繼續透過股息將過剩現金分派予股東。

期內，我們向175,000,000美元的可換股債券的持有人提出提前轉換激勵要約，為我們未贖回可換股債券的金額減低至70,100,000美元。此要約有助我們進一步改善資本架構，透過削減借貸淨

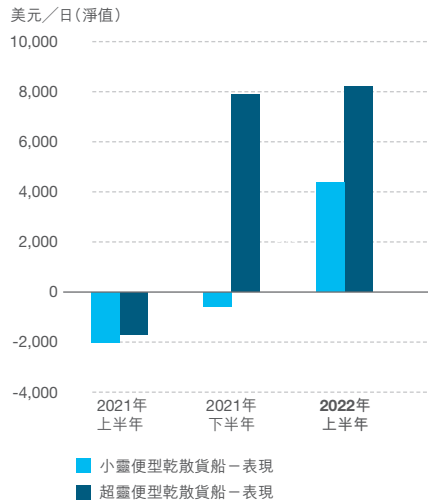
\* 因航程仍在進行，僅為2022年第三季已訂約的按期租合約對等基準的收入的指標



額、加強本公司的權益資本，對資產負債表產生去槓桿效應以及降低財務開支。

第20頁 現金及借貸

本集團相對市場指數的表現



需求旺盛而新供應有限

2022年上半年的小宗散貨貨運市場在有利的供求基本因素推動下，明顯較去年同期強勁。儘管全球經濟增長步伐、烏克蘭衝突持續以及新型冠狀病毒疫情影響中國經濟令市場憂慮，惟小宗散貨租金繼續得到支持。

期內按期租合約對等基準的收入由年初開始已遠超出過往年度。儘管農曆新年假期前後出現典型季節性下行，惟由於小宗散貨需求

增長以及若干供應受限，租金一直維持在歷史高位。自5月起，由於黑海穀物出口量減少以及中國需求疲弱，貨船供應量增加，導致租金走軟。

儘管全球經濟短期出現不確定性，我們繼續認為在當前強勁但波動的租金走勢中仍然有不少增加盈利的機遇

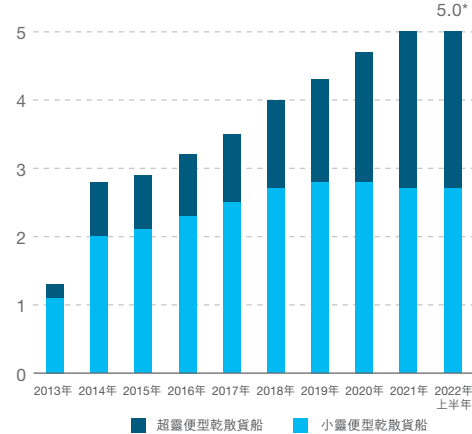
受惠於我們更新船隊的策略

我們仍然致力推行擴充自有船隊的長期策略—此乃以購置優質及現代化的二手貨船壯大超靈便型乾散貨船自有船隊，以及出售船齡較高及效率較低的小靈便型乾散貨船，以換入船齡較輕及較大型的小靈便型乾散貨船。我們於期內已出售五艘船齡較高的小靈便型乾散貨船，而一艘於2021年購入的超大靈便型乾散貨船亦已交付。此策略有助提高我們船隊的效率及資產壽命，並以歷史高位的二手價格變現價值。

由於資產價格已貼近歷史高位，預期我們的購船活動將較去年放緩，如有具吸引力的二手貨船，我們仍會把握購入機會。我們目前擁有117艘小靈便型及超靈便型乾散貨船，連同租賃貨船，我們營運合共約240艘貨船。

在短期內，由於二手價格強勁，我們專注於出售一些較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船，從而兌現潛藏價值，並進一步優化我們的船隊，以符合不斷收緊的環境法規

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2022年上半年購入及出售的貨船



安全優先文化

在疫情期間出入境限制的影響下，對保持高標準船員安全及健康的關注尤其重要。我們在早期經已採用線上培訓、全天候線上醫療及健康支援、遙距及現場檢查以及新式通信基礎設施等最新的行業最佳常規，使我們的貨船與船員能夠保持聯繫，繼續學習以及採用最新程序。

儘管疫情期間營運環境艱困，我們的安全管理系統和加強的培訓計劃繼續支持穩定的船員安全關鍵績效指標。

關鍵績效指標	單位	2021年 全年	2022年 上半年
<b>健康及安全</b>			
可紀錄事故頻率	每百萬工時 工傷宗數	0.55	<b>0.58</b>
損失工時工傷事故頻率	每百萬工時 工傷宗數	0.25	<b>0.19</b>

## 已為遵守國際海事組織減排規則作充分準備

自2023年1月起，國際海事組織的全球EEXI(現有船舶能源效率指數)及CII(碳排放密度指數)法規預期將令企業推行不同的技術及營運措施，以提高現有貨船的碳效能。我們已全面分析該等法規對我們船隊的影響，並為員工、貨船及系統做好準備，確保以常規燃料為動力的貨船符合該等法規，並通過改良技術、採取營運措施及逐步革新船隊，於可預見將來繼續進行營運。

該等法規將造成不同的影響，包括貨船航速逐步減慢，以及船齡較高和效率較低的貨船隨時間推移不再適合營運，從而加快報廢。

我們正進行準備工作，以迎合航運業最終被納入歐盟排放交易體系(EU ETS)以及歐盟其他推動航運業減碳的倡議。歐盟「Fit for 55」法案仍有待於歐洲理事會、議會及委員會商議，目前預期將自2024年起適用於航運業。

## 開發零排放貨船

待零排放貨船在小宗散貨貿易中可作商業用途，且所需的全球燃料供應基礎設施建成後，我們將投資於零排放貨船。

為加快是次開發步伐，我們於5月承諾與Nihon Shipyard Co.及三井物產合作，合力探究不同綠色替代燃料及其用途以及開發零排放貨船，並可能投資於相關的燃料供應基礎設施。透過此安排，太平洋航運將繼續穩佔行業發展的最前端，並加速轉型，致力於2030年前以零排放貨船為新船首選，從而於2050年前實現淨零排放目標。

◀▶ 第22頁 可持續發展摘要

## 主席兼執行董事退任

董事會於5月宣布，本公司主席兼執行董事唐寶麟先生決定退任已於本公司擔任近14年的主席兼執行董事(以及之前兩年曾擔任獨立非執行董事)職位。唐先生的退任將於本公司2023年股東週年大會結束時生效。目前彼繼續全力擔任現有職務。

本公司已聘請一家國際招聘公司於全球物色主席繼任人。董事會決定未來新任的主席應為一名獨立非執行董事。

### 我們的策略

- 維持並擴展我們的貨運重心及規模
- 繼續保持為一家同時經營船東(重資產模式)及營運商(輕資產模式)業務的全面綜合型公司
- 成為行業翹楚(以日均租金及開支為基準)
- 維持貼近客戶的當地貨船租賃及營運業務
- 繼續將我們的品牌打造成為一家領先的、廣受愛戴的和客戶首選的航運公司
- 維持我們強勁的現金及資產負債表
- 通過換入船齡較輕和較大型的貨船來取代船齡較高和較小型的船隻，保護我們在小靈便型乾散貨船的領先地位
- 繼續拓展我們自有的超靈便型乾散貨船佔船隊的比例
- 在有零排放乾散貨船供應並具備商業可行性之前，不訂購新建造貨船
- 繼續建立及善用我們的可持續發展、減碳、數碼化及研究能力



## 市場前景

國際貨幣基金組織將2022年及2023年全球國內生產總值增長預測分別下調至3.2%及2.9%。預測下調反映通貨膨脹加劇及利率上升、烏克蘭衝突持續以及新型冠狀病毒疫情擾亂中國經濟等影響。

鑒於全球經濟回軟，我們預期下半年的乾散貨運需求會由近日高位有所回落，惟繼續維持相對穩定，主要由於穀物市場出現季節性因素、發電所用煤炭需求上升以及全球基礎設施投資持續所致。

中國經濟復甦預期將由國內房地產建設、製造和基礎設施開支所帶動，此乃由於新型冠狀病毒限制措施持續而需要由政府政策推動經濟增長。

迄今為止，烏克蘭衝突導致的貿易流向變化對一些商品的噸位航距需求產生正面影響，但由於臨近傳統黑海穀物出口季節，我們將繼續關注衝突可能造成的影響。

世界各地的供應鏈仍處於擁堵狀態。儘管航速持續偏高令通過提高航速增加運力的空間有限，惟處於歷史高位的燃料開支已開始導致船舶減速，令市場供應減少。

我們認為，新環境法規帶來的不確定性以及新建造貨船的高昂開支，將繼續遏抑大量新建造貨船訂單。根據Clarksons Research，目前訂單量為30年來低位，僅佔總船隊的7.2%；2022年上半年的新訂單量較去年同期減少60%。低訂單量以及國際海事組織就降低碳排放密度推行法規，很有可能導致2024年起航速減慢及報廢量增加，有利乾散貨運市場的長遠發展。

↔ 第10頁 市場回顧

## 已為未來作好準備

不管短期內出現任何不利因素，鑑於航運業獲不同基本因素支持，我們對乾散貨運的長遠前景感到非常雀躍。我們的大型現代化船隊由靈活多變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、更多的貨運機會以及高貨船僱用率，使我們得以在目前強勁的盈利環境中創出優異業績。

於2022年上半年，我們的資產負債表顯著增強。我們預期，憑藉持續穩健的乾散貨運市場、強勁的現金收入及有限的預期資本開支，我們將能夠繼續通過資本回報以回饋股東以及把握壯大船隊的機會。

一如既往，本人謹此感謝太平洋航運所有忠誠及優秀的船員和岸上員工。各位的全力投入和專業精神，乃實現眼前成果以及持續提升安全表現的必要條件。本人亦感謝太平洋航運所有持份者的支持以及為我們持續成功所作的貢獻，令我們致力成為乾散貨運的首選合作夥伴。



**Martin Fruergaard**

行政總裁

香港，2022年7月28日





# 市場回顧

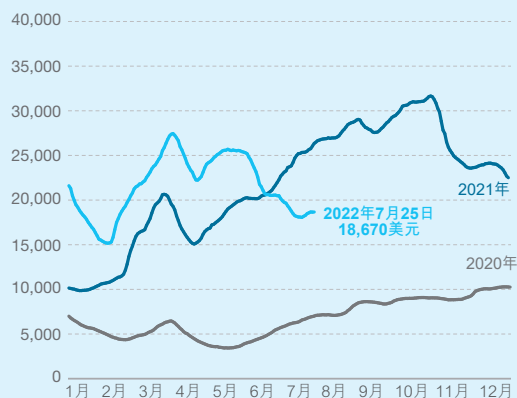
## 乾散貨運市場的發展勢頭依然強勁

**22,000美元 (淨值) ↑ 34%**

BHSI 38,000載重噸 (經調整)  
2022年上半年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2020年至2022年小靈便型乾散貨船  
現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) \*

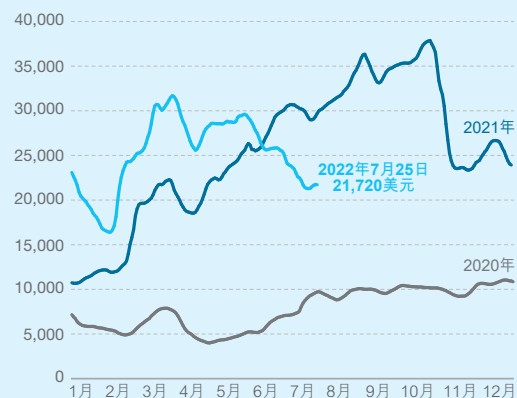


**25,630美元 (淨值) ↑ 28%**

BSI 58,000載重噸  
2022年上半年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2020年至2022年超靈便型乾散貨船  
現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) \*



2022年上半年，小宗散貨市場繼續維持利好的需求和供應基本因素，對年初至今的貨運租金起支持作用。貨運租金在農曆新年前經歷一貫的季節性回落，但在此段期間仍然保持強勁，小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均租金分別為22,000美元 (淨值) 及25,630美元 (淨值)，高於過往年度的水平。

儘管市場對全球經濟增長、烏克蘭衝突持續和新型冠狀病毒疫情帶給中國經濟的影響感到憂慮，期內對小宗散貨的需求仍然強勁。傳統貿易路線因烏克蘭衝突而改道，使一些商品如煤炭和穀物等的噸位航距需求受惠。展望未來，我們預計穀物供應減少、全球經濟增長放緩以及通脹加劇，或會對下半年乾散貨運需求產生一定程度的緩和影響。

**貨船價值持續高企**

**28.5百萬美元 ↑ +4%**

二手小靈便型乾散貨船按年變化

受貨運市場持續強勁及新建造貨船價格上升所帶動，貨船價值持續高企。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為28,500,000美元，較年初上升4%。

由於船廠為建造乾散貨船提供有限的價格激勵，新建造乾散貨船價格仍高於二手貨船價格。船廠的大部分產能已用於滿足利潤較高的非乾散貨船訂單，此情況應會持續，因為我們預計在商業上可行的零排放貨船面世之前，乾散貨船的訂單將繼續受限。

資料來源：Clarksons Research

\* 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：小宗散貨繼續推動需求

上半年全球小宗散貨裝載量較去年同期增長約9%。建材是主要動力，尤其是水泥、熟料和粒料，其裝載量按年增長8%。與2021年上半年相比，廣泛的商品需求更強，特別是石油焦和鐵鋁氧石的裝載量分別增加15%和7%。我們相信，全球基礎設施開支的增加和中國一定程度放寬對國內房地產建設的限制，將支持2022年餘下時間的小宗散貨需求，惟可能受全球增長放緩的影響，故小宗散貨需求的增速應會較上半年溫和。

烏克蘭的衝突繼續影響黑海地區的穀物出口，並且是導致今年迄今的穀物裝載量較2021年上半年減少6%的主要因素。由於烏克蘭穀物的一貫買家被迫從更遠的地區採購，全球糧食安全已成為必須正視的議題。一些流失的裝載量正由其他生產國補上，當中以美國、阿根廷、巴西和澳洲為主，而較高的穀物價格吸引世界各地的農民增加種植以作出口，所增加的產量預計將有利於整體噸位航距需求。

2022年上半年的煤炭裝載量與2021年同期相比增加2%。自印尼解除煤炭出口禁令以來，出口至歐洲國家以及印度的煤炭裝載量大幅增加。烏克蘭的衝突也利好噸位航距需求，因為越來越多的煤炭來自澳洲、美國、加拿大和哥倫比亞等俄羅斯以外的地區。

### 2022年上半年全球貨物裝載量<sup>#</sup>

選定小宗散貨*	↑	+9%
穀物	↓	-6%
鐵礦石	↓	-1%
煤炭	↑	+2%

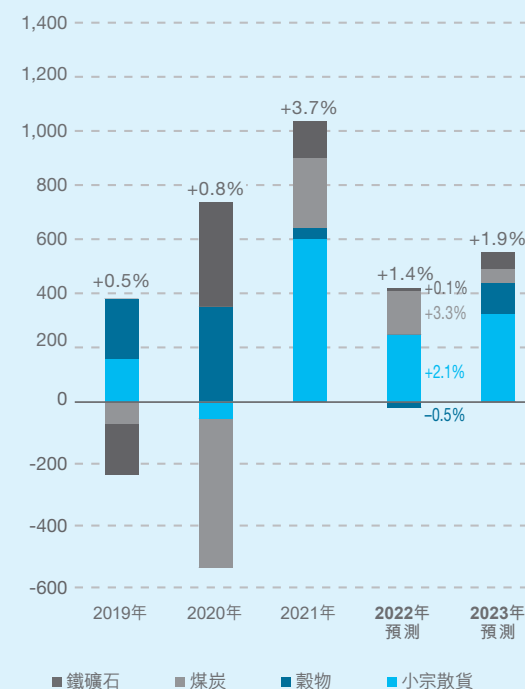
\* 礦物、非煤炭能源、金屬及小宗礦石、肥料、糖及非穀物類農產品、水泥及熟料、木材及林業產品、鋼材及廢五金  
資料來源：Oceanbolt

2022年首六個月的鐵礦石裝載量較去年同期下降1%，原因為季節性天氣影響了巴西和澳洲主要生產商的採礦業務，以及中國的國內房地產建設市場表現乏力令鋼材產品需求減少，經濟增長受到新型冠狀病毒疫情的減控措施持續所拖累。目前，中國的鋼材產量預計將低於2021年的水平。

<sup>#</sup> 貨運量跟噸位航距需求有所不同。噸位航距是運輸需求的主要計量標準。噸位航距的定義為每噸貨物運輸一英里，因此，反映了運輸量（噸）及運輸距離（英里）。

### 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2022年6月數據

## 供應：船隊淨增長偏低及供應效率不足對租金起支持作用

儘管貨船報廢量極低，但全球乾散貨船船隊在半年內淨增長只有1.5%，而去年同期為1.9%，主要是由於新建造貨船的交付放緩。儘管全球經濟增長放緩，但全球小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊的1.6%增長率有助支持貨運租金在此段期間上升。

貨船仍以高速航行，令通過提高航速增加運力的空間有限，而世界各地正面對新型冠狀病毒疫情引起的效率不足問題，尤其在中國，進一步限制了滿足全球乾散貨運需求的噸位供應。

由於目前按期租合約對等基準的收入強勁，Clarksons Research 預測2022年全球乾散貨船船隊的報廢率僅為0.4%。目前估計2023年的報廢率將加快至2.4%，但我們預計國際海事組織2023年的減碳法規最快要到2024年方會令航速減慢及報廢率上升，因此認為以上的預測偏向樂觀。

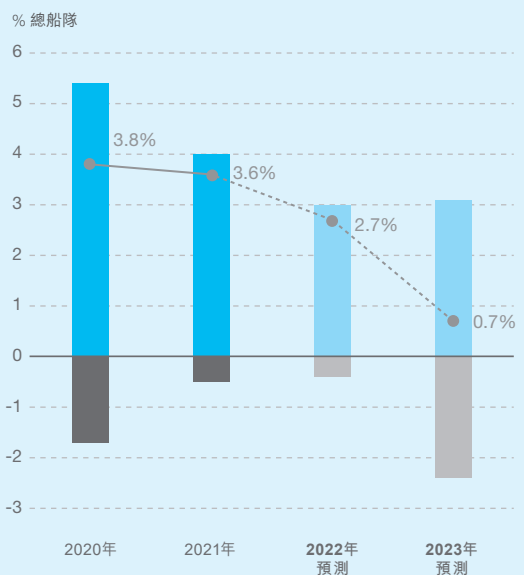
上述的供應制肘，以及全球貨船船隊提高航速的空間有限，為乾散貨運市場提供了結構性的長期支持。再加上健康的長期需求前景，令我們相信，儘管面對短線不利因素，但市場的長遠前景仍然樂觀。

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2024年起生效的國際海事組織和歐盟的減碳法規也將開始導致貨船減慢航速。

整體乾散貨船供應發展情況

1.5%

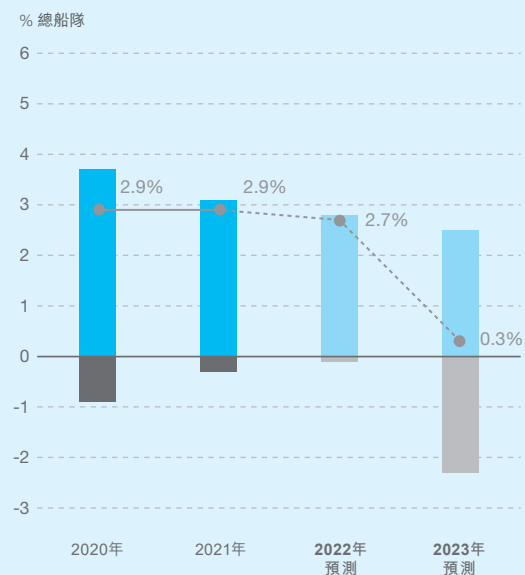
2022年上半年整體乾散貨船運力



小靈便型及超靈便型乾散貨船供應發展情況

1.6%

2022年上半年全球小靈便型及超靈便型乾散貨船運力



■ 交付量      ■ 預計訂單  
■ 報廢量      ■ 報廢預測      —●— 船隊淨增長

資料來源：Clarksons Research，於2022年6月的數據

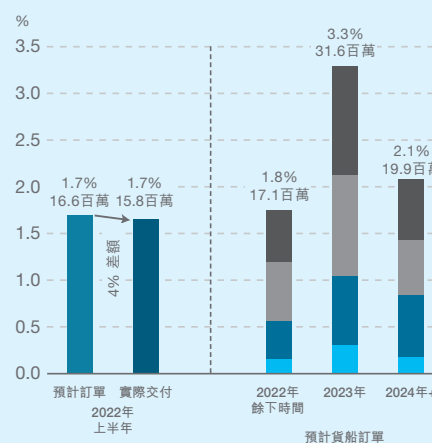


## 訂單：新訂單持續下降，訂單量處於歷史低位

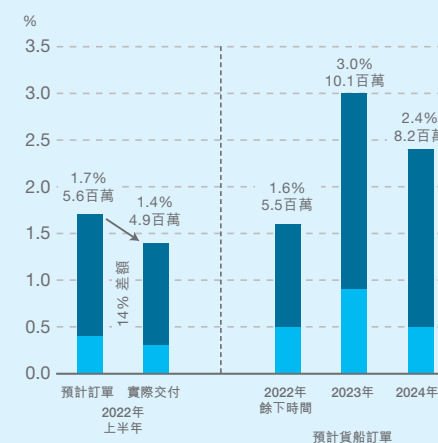
乾散貨船總訂單量佔現有船隊的7.2%，是數十年來最小的佔比。小靈便型及超靈便型乾散貨船的合併訂單量為7.1%，預示未來數年的供應增長將持續偏低。2022年上半年的新建造乾散貨船訂單量為9.4百萬載重噸，而2021年上半年為23.4百萬載重噸，即與去年同期相比減少了60%。

在採用潔淨燃料（如氨氣和甲醇）的貨船設計和相關的燃料供應基礎設施投入商業運作之前，預計新建造貨船訂單將繼續受限。

整體乾散貨船訂單



小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單



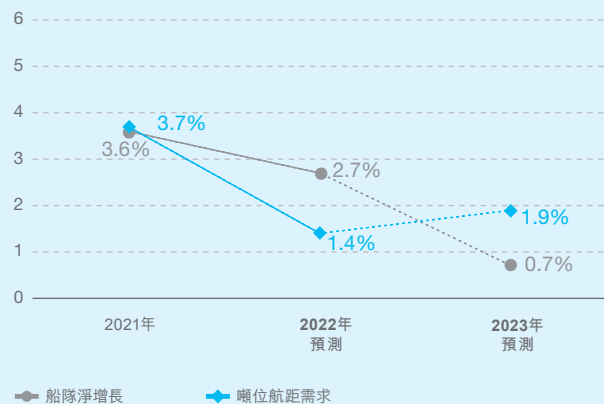
資料來源：Clarksons Research，於2022年6月的數據；2022年訂單不包括年初至今已交付的貨船

船型	載重噸 (百萬)	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2022年上半年報廢量佔於2022年1月1日之現有船隊百分比
 小靈便型	(10,000–40,000)	5.6%	13	14%	0.1%
 超靈便型及超大靈便型	(40,000–70,000)	7.8%	11	9%	0.0%
 巴拿馬型及超巴拿馬型	(70,000–100,000)	9.1%	11	13%	0.1%
 好望角型	(100,000以上)	6.0%	10	2%	0.4%
<b>乾散貨船總量</b>		<b>7.2%</b>	<b>11</b>	<b>8%</b>	<b>0.2%</b>

資料來源：Clarksons Research，於2022年6月的數據

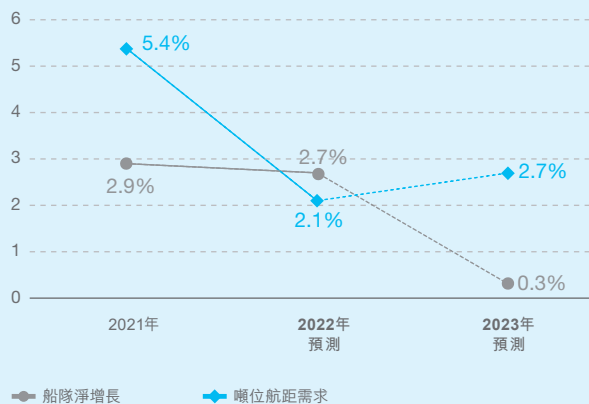
## 市場平衡：長期的需求和供應基本因素對乾散貨運市場具支持作用

整體乾散貨需求與乾散貨船供應  
% 按年變動



資料來源：Clarksons Research

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



預計2023年起的乾散貨船需求增長將超過新的供應增長。

### 中期內可能影響市場的因素

#### 機會

- 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
- 由於轉用綠色能源而增加全球基礎設施投資以及相關商品的需求增長，乾散貨運需求隨之上升

- 中國經濟預計將受到政府帶動的房地產建設、製造業和基礎設施開支所支持
- 為遵守排放法規及面對燃料開支上漲，貨船營運航速減慢
- 由於燃氣供應受限，對煤炭作為能源生產替代品的需求增加

#### 威脅

- 新建造乾散貨船的訂單過多，促使船隊淨增長上升
- 中國持續推行的防疫措施拖慢國內和國際經濟增長
- 通脹加劇和全球增長放緩令乾散貨需求下降

- 乾散貨船船隊效率不足和非常強勁的集裝箱市場等為乾散貨船需求帶來輕微得益的暫時性因素或會減少

# 我們的表現

我們的業務錄得基本溢利 457,500,000 美元 (2021 年上半年: 150,400,000 美元)，是我們歷來最強勁的中期業績。我們的業績受惠於按期租合約對等基準的收入之平均值顯著高於去年同期，強勁的營運活動業績及具競爭力的成本架構。

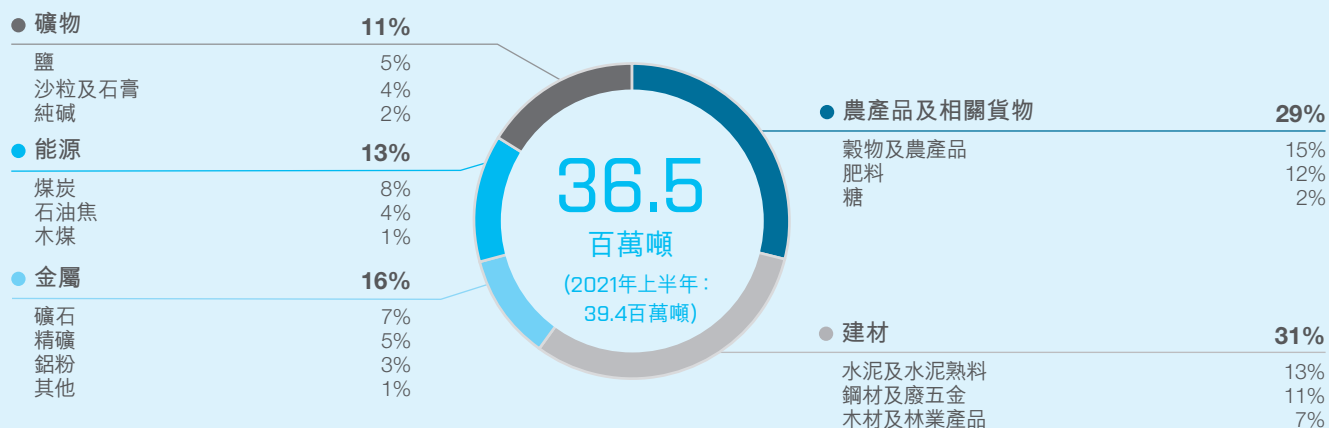
## 營運表現

百萬美元	截至6月30日止六個月		變動
	2022年	2021年	
核心業務小靈便型乾散貨船貢獻	265.4	105.2	+>100%
核心業務超靈便型乾散貨船貢獻	202.8	65.9	+>100%
營運活動貢獻	30.7	11.9	+>100%
好望角型乾散貨船貢獻 <sup>1</sup>	0.7	2.1	-67%
營運表現 (未計管理開支)	499.6	185.1	+>100%
調整後一般及行政管理開支總額	(41.8)	(34.1)	-23%
稅項及其他	(0.3)	(0.6)	+50%
基本溢利	457.5	150.4	+>100%
貨船賬面淨值 (包括持作出售資產)	1,840.3	1,720.0	+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

<sup>1</sup> 歸還一艘租入的95,000載重噸超巴拿馬型乾散貨船後，我們目前按照行業的定義將一艘自有的115,000載重噸乾散貨船稱為好望角型乾散貨船

## 2022年上半年本集團乾散貨運量



## 我們的商業活動

### 核心業務

我們的核心業務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。我們的核心業務會使用短期租賃貨船運載合約貨物，以盡量提高我們自有及長期租賃貨船的僱用率及按期租合約對等基準的收入。

### 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，並為本集團的業績作出貢獻。透過我們的營運活動，在我們的核心貨船船期已滿時，我們亦能為客戶提供服務。

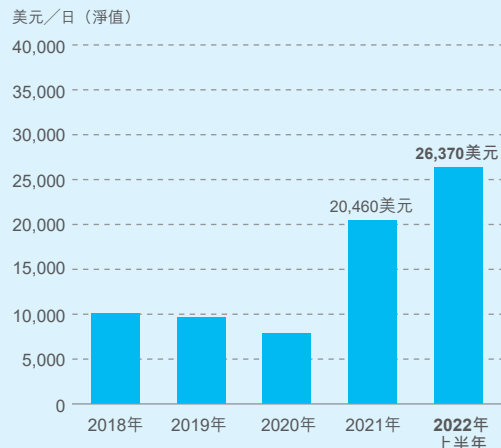




## 核心業務

### 小靈便型乾散貨船

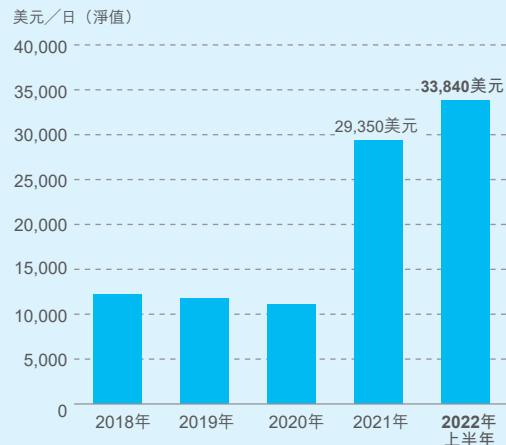
#### 按期租合約對等基準的收入 KPI



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



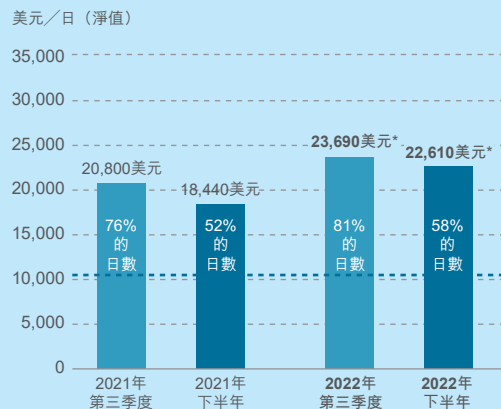
附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

#### 按期租合約對等基準的收入 KPI

- 我們的核心業務錄得：
  - 小靈便型乾散貨船的15,520收租日之日均租金為26,370美元
  - 超靈便型乾散貨船的8,360收租日之日均租金為33,840美元
- 在小宗散貨需求持續增長的支持下，我們於期內的按期租合約對等基準的日均收入遠高於過往年度。加上我們的成本架構具競爭力，帶動核心業務小靈便型及超靈便型乾散貨船的貢獻顯著增加
- 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4,370美元及8,210美元，後者包括期內我們35艘核心超靈便型乾散貨船硫淨化器得益的2,120美元

### 小靈便型乾散貨船

#### 已訂遠期合約



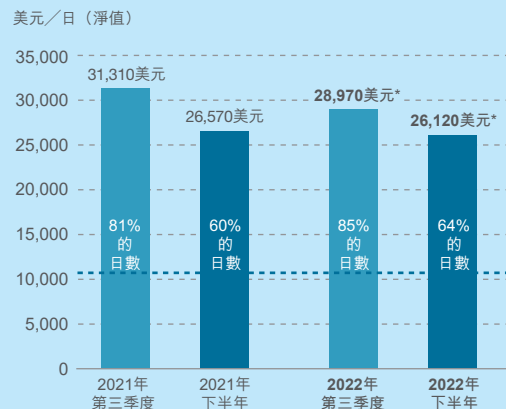
此是於7月底的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的收入的指標

--- 2022年上半年指標核心船隊損益平衡水平 (包括一般及行政管理開支) 為10,260美元

\* 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2022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收入通常會更可觀

### 超靈便型乾散貨船

#### 已訂遠期合約



此是於7月底的數據，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

--- 2022年上半年指標核心船隊損益平衡水平 (包括一般及行政管理開支) 為10,600美元

\* 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2022年餘下日數的部分主要為逆航貨運 (請參見左方小靈便型乾散貨船附註)，並未包括目前約為每日5,130美元的任何硫淨化器的得益

#### 已訂遠期合約

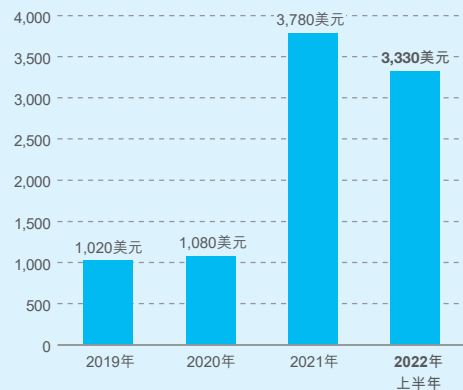
- 期內的市場活動強勁，讓我們可按具吸引力的租金訂約，同時保持足夠的現貨市場活動
- 2022年第三季度現已訂約的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已有81%及85%按日均租金23,690美元及28,970美元 (淨值) 獲訂約
- 2022年下半年現已訂約的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已有58%及64%按日均租金22,610美元及26,120美元 (淨值) 獲訂約
- 2022年上半年小靈便型及超靈便型乾散貨船的損益平衡水平分別為每日10,260美元及10,600美元

## 營運活動

### 利潤 KPI

每日**3,330美元** (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9,200日，錄得強勁的日均淨利潤為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

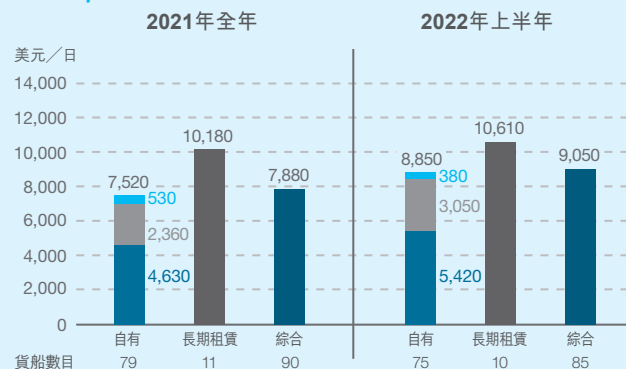


# 核心業務貨船開支

## 日均貨船開支

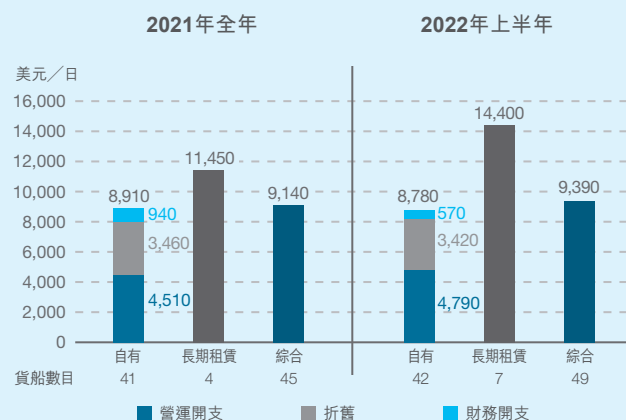
### 小靈便型

綜合 **9,050美元**



### 超靈便型

綜合 **9,390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增加13%至5,200美元(2021年全年：4,590美元)，主要因船員換班費用及其他疫情相關的船員開支持續高企。然而，憑藉有效的管理、良好的成本控制及規模效益(包括營運及採購效率)，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為每艘貨船平均0.8日(2021年全年：1.7日)，其中0.3日(2021年全年：0.8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折舊開支增加29%，主要由於在2021年12月的減值撥備撥回。我們的超靈便型乾散貨船的折舊開支大致不變。

### 財務開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船日均財務開支減少33%至每日450美元(2021年全年：670美元)，主要由於借貸減少所致。

## 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之長期租賃貨船的日均開支分別增加4%至10,610美元及26%至14,400美元，主要由於在強勁市況中新租賃貨船的貨船開支較高所致。

## 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增加至9,050美元及9,390美元(2021年全年：分別為7,880美元及9,140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增加至41,800,000美元(2021年上半年：34,100,000美元及2021年全年：82,000,000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940美元(2021年全年：870美元)，由自有貨船及租賃貨船之日均開支分別為1,210美元及690美元(2021年全年：1,150美元及630美元)所構成。



## 貨船日數

下表顯示我們於2022年上半年及2021年全年的貨船日數：

日數	小靈便型		超靈便型	
	2021年 全年	2022年 上半年	2021年 全年	2022年 上半年
核心業務收租日數	32,080	<b>15,520</b>	15,480	<b>8,360</b>
— 自有貨船收租日數	27,580	<b>13,700</b>	14,040	<b>7,430</b>
— 長期租賃貨船收租日數	4,500	<b>1,820</b>	1,440	<b>930</b>
短期核心日數 <sup>(1)</sup>	8,710	<b>3,830</b>	19,110	<b>6,960</b>
營運活動日數	4,910	<b>2,260</b>	13,330	<b>6,940</b>
自有貨船停租日數	770	<b>370</b>	130	<b>150</b>
總貨船日數	46,470	<b>21,980</b>	48,050	<b>22,410</b>

<sup>(1)</sup> 短期租賃貨船用於支援我們的核心業務

## 未來長期租賃貨船開支

下表顯示我們長期租賃的小靈便型和超靈便型乾散貨船在剩餘租期內按年份分列的日均租賃開支：

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)
2022年 下半年	2,080	10,860	1,570	17,810
2023年	2,690	11,330	2,530	19,240
2024年	2,400	11,390	710	21,180
2025年	1,100	12,230	—	—
2026年	370	12,730	—	—
總計	<b>8,640</b>		<b>4,810</b>	



# 現金及借貸

經營業務的現金流入

**486.0** 百萬美元

已承諾可動用流動資金

**698.6** 百萬美元

現金淨額相對自有貨船賬面淨值比率

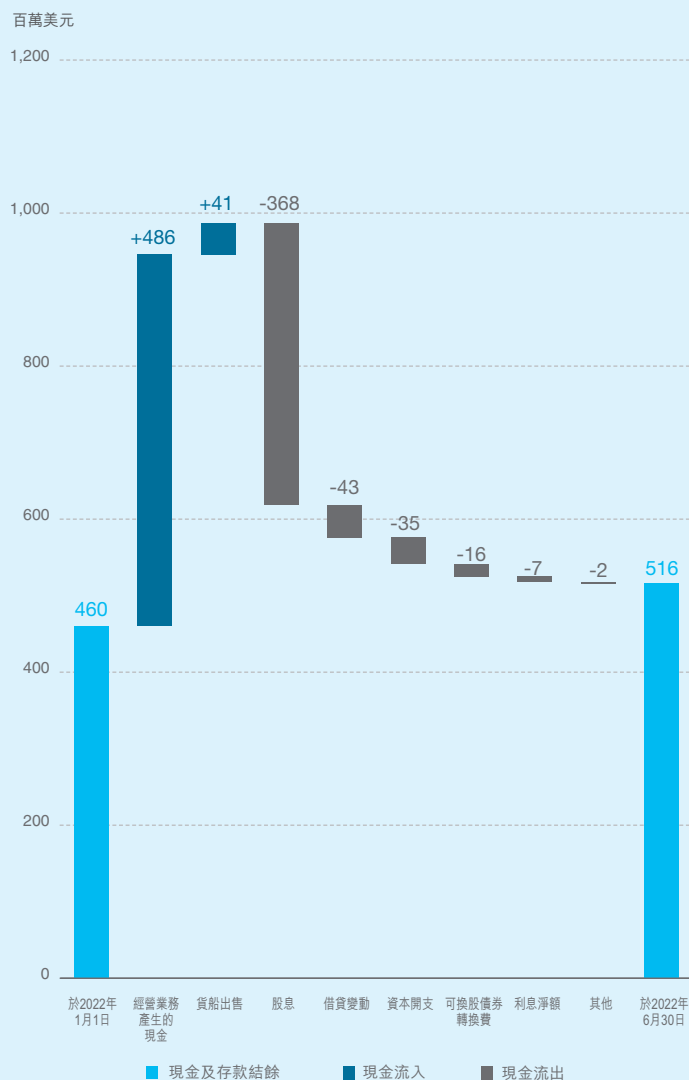
**4%**

平均利率 (損益表)

**3.9%**

為使讀者更能掌握本集團的現金流，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



## 2022年上半年主要發展

- 本集團於5月完成175,000,000美元於2025年到期3%年票息的有擔保可換股債券的轉換要約，未贖回可換股債券之金額因此減少104,900,000美元 (60%) 至70,100,000美元及發行425,987,441股股份
- 本集團期內用於借貸的淨現金流出為43,000,000美元
- 期內，本集團支付35,300,000美元資本開支，包括：
  - (a) 15,500,000美元作為為第一季度交付的一艘超大靈便型乾散貨船的代價；及
  - (b) 19,800,000美元作為入塢及壓倉水處理系統的安裝開支
- 於2022年6月30日，未用作抵押的貨船共31艘

## 流動資金及借貸

百萬美元	2022年 6月30日	2021年 12月31日	變動
現金及存款總額 (a)	<b>516.3</b>	459.7	+12%
可動用而未提用的 已承諾借貸融資額	<b>182.3</b>	208.7	-13%
已承諾可動用流動資金	<b>698.6</b>	668.4	+5%
借貸的流動部分	<b>(60.6)</b>	(66.8)	
借貸的非流動部分	<b>(386.8)</b>	(521.3)	
借貸總額 (b)	<b>(447.4)</b>	(588.1)	+24%
現金/(借貸)淨額 (a)+(b)	<b>68.9</b>	(128.4)	+>100%
現金/(借貸)淨額相對 股東權益比率	<b>3%</b>	(7%)	
現金/(借貸)淨額相對 自有貨船賬面淨值比率 <b>KPI</b>	<b>4%</b>	(7%)	

➡ 第43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—563,100,000美元 (2021年12月31日：631,600,000美元)

已抵押借貸整體減少主要由於還款和借貸按期攤銷。

利息開支下降至7,700,000美元(2021年上半年：10,800,000美元)，主要由於期內的平均借貸下跌至418,200,000美元(2021年上半年：684,300,000美元)。

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2022年6月30日：

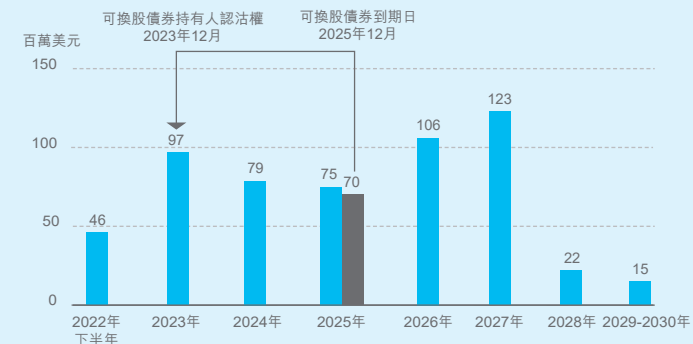
- 本集團的已抵押借貸乃以87艘賬面淨值總額為1,416,000,000美元的乾散貨船以及轉讓該等貨船的相關收入及保險作抵押
- 本集團已遵從其所有借貸相對資產值的規定

← 第38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—66,600,000美元 (2021年12月31日：165,200,000美元)

於2022年6月30日，繼2022年5月完成轉換要約後，本集團於2025年到期3%年票息的有擔保可換股債券的本金為70,100,000美元，目前的轉換價為每股1.93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 (563,100,000美元)  
■ 可換股債券 (面值70,100,000美元，賬面值66,600,000美元，債券持有人認沽權行使日為2023年12月)

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2022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629,700,000美元(2021年12月31日：796,800,000美元)，主要以美元為單位。

## 財務開支

百萬美元	平均利率		於2022年 6月30日 之結餘	財務開支		變動
	損益表	現金		2022年 上半年	2021年 上半年	
借貸(包括已變現的利率掉期合約)	3.7%	3.7%	380.8	7.7	10.8	+29%
可換股債券(附註)	4.7%	3.0%	66.6	3.1	3.8	+18%
	3.9%	KPI 3.6%	447.4	10.8	14.6	+26%
其他財務費用				0.7	0.7	
財務開支總計				11.5	15.3	+25%
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 49.3倍	16.0倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為3,100,000美元，而實際現金開支則為1,100,000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。

本集團致力於其借貸的浮動及固定利率之間取得平衡。於2022年6月30日，本集團的借貸中有77%(2021年12月31日：81%)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2022年及2023年12月31日分別約有55%及54%的借貸將按固定利率計算利息。



# 可持續發展摘要

太平洋航運對可持續發展的積極態度植根於我們的企業文化當中，並在政策和制度的規管下，融入我們的日常業務行為和營運實踐中。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長遠發展和未來價值

## 我們的宗旨

以安全及符合可持續發展的方式，利用貨船運送對大眾生活和社會進步至關重要的農產品、原材料和其他散貨商品

## 我們的使命

透過不斷優化我們的業務模式、服務及所有經營守則，成為業界的翹楚

## 我們的願景

成為乾散貨船船東及營運商的翹楚，以及客戶的首選夥伴

## 共邁遠途

### 我們的可持續發展策略及關注範圍

我們的可持續發展措施及報告依循整體策略目標及責任，這些目標及責任是我們的文化、策略及長遠願景的核心，並於企業內外帶來改變：

#### 環境管理



減低我們船隊的燃料及其他能源消耗，並減低對由此產生的排放、資源使用及氣候變化的影響

#### 社區參與



與我們的客戶、供應商及社區內其他持份者保持互惠互利的夥伴關係，並時刻展現負責任的營商操守

#### 安全、工作場所與營運方式



通過提供合理薪酬、關注員工健康和安全及發展和培訓、提供平等機會及提供舒適和充實的工作場所來回報員工的技能、經驗、操守及忠誠以及加強員工的歸屬感

#### 企業管治



不斷革新管理和管治實踐，以實現最優秀的風險管理、增加透明度及提升持份者信心



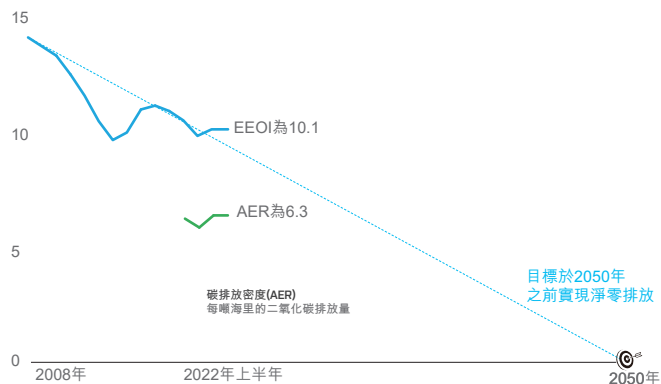
 環境管理

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

全球乾散貨船船隊因應市況強勢而加速，導致碳排放密度與2021年相比基本上維持不變，但我們實施的減碳策略能夠確保我們朝著於2050年之前達成淨零排放的目標推進。



我們夥拍Nihon Shipyard Co.及三井物產，合作研究替代環保燃料以及相關的燃料供應基礎設施，並開發嶄新的零排放貨船設計

雙管齊下實現減碳

我們繼續採取**提高燃油效率的措施及做法**，以確保我們以常規燃料為動力的現有貨船能夠遵守規例並在可見未來繼續營運。

我們正與多方合作及進行準備工作，務求過渡至全新及尚未面市的**零排放貨船及燃料**，以實現全面脫碳的長遠目標。

為遵守2023年降低碳排放密度之法規做足準備

我們已經徹底分析國際海事組織的EEXI (現有船舶能源效率指數) 及CII (碳排放密度指數) 新法規對船隊的影響，並在員工、船隊及制度方面準備妥當，確保現有的常規燃料貨船能夠遵守法規，透過改進技術、營運措施及逐步更新船隊，於可見將來繼續經營本業。

我們亦一直關注航運業的發展，並預備航運業最終將納入歐盟排放交易體系(European Union Emissions Trading System (EU ETS))，以及歐盟推動航運業減碳的其他倡議。歐盟的Fit for 55方案仍須等待歐洲理事會、歐洲議會及歐盟委員會之間進行談判後定案，現預計於2024年起適用於航運業。

合作開發零排放貨船

於2022年5月中旬，太平洋航運承諾與日本一流的造船夥伴合作，研究及開發相信將成為我們首批的零排放貨船，這可謂於2050年前實現淨零排放目標的重要一步。

我們的合作夥伴包括Nihon Shipyard Co.，其為日本最大的兩家造船廠—今治造船與日本聯合造船的合資公司，另一位合作夥伴為三井物產，其為全球最大的貿易公司之一，涉獵能源、機械、化學品、物流及其他業務。

我們將合作研究替代環保燃料以及相關的燃料供應基礎設施，並開發嶄新的環保貨船設計，使我們可於2030年前訂購零排放貨船。



## 安全與工作場所

近年，我們進一步加強注重心理健康：

- 評估所有船員的健康狀況
- 重用專業船員健康教練
- 透過船員協助熱線，提供全天候、無限制、獨立、專業及即時的幫助

我們創立新職位「培訓主管」，並透過開設多項新課程擴大培訓計劃。

隨著與疫情相關的出入境限制放寬，我們的貨船經理可一如既往，對貨船實行較頻密的巡查及檢查，使船隊得到更多的定期船上支援。

我們不斷加強安全文化，使有關船員安全的關鍵績效指標再有改善。

損失工時工傷事故頻率

**0.19** ↓ **31%**

每百萬工時工傷宗數

KPI

可記錄事故頻率

**0.58** ↑ **5%**

每百萬工時工傷宗數

外部的檢查缺陷率

**0.83** ↑ **38%**

每次港口國監督檢查缺陷數

我們的港口國監督檢查缺陷率上升主要集中在船齡超過15年的貨船。隨著與新型冠狀病毒相關之出入境限制放寬，以及我們的貨船經理現可更頻繁地登上旗下貨船提供意見，我們的港口國監督檢查表現得以重新改善。



## 社區參與

### 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、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。逾1,800名訪客參與活動。



### 僱員參與度得分成就強大的僱主品牌

我們委託獨立顧問進行匿名的員工調查。調查結果顯示，我們於10個主要準則的滿意度及參與度均獲得高分，並有助於我們找出需要格外關注之處。

整體參與度評分



**82%**

「我喜歡在太平洋航運工作」



**88%**

### 太平洋航運女性船員均為WISTA會員

我們為婦女國際航運和貿易協會(Women's International Shipping & Trading Association)的企業會員，而太平洋航運所有女性船員及岸上人員均可受益。WISTA是一個連接所有海運業板塊的專業女性全球組織，並為促進航運業多元和包容的領導者。

### 所到之處口碑載道

我們以專業精神與營運所在社區互動，表達關懷，而我們對此引以為豪，我們相當注重外界的評價。

“衷心感謝 貴公司和船員確保作業順利進行，全體船員以最高的安全意識履行職責，隨時準備提供幫助

你們的船員盡展專業精神並提供高效服務，船長的領導實在居功至偉

我們感謝你們的團隊和 貴公司一直對安全海運和環境保護的堅定承諾



## 企業管治

我們以高水平的企業管治營運業務，以確保本集團有負責任的方針及管理，以及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（「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，以確保強而有力的管治、可持續發展及董事會參與。

### 前10% 機構股東服務公司(ISS)的管治質素評分

顯示企業管治常規完善，管治風險相對偏低。

根據明晟(MSCI)、ISS、Sustainalytics、路孚特(Refinitiv)、標普全球及彭博的環境、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。

### A+ 可持續發展評級(由香港品質保證局提供)

我們向香港品質保證局披露我們的整體環境、社會及管治政策、實踐和表現數據，該局代表恒生指數有限公司評估香港上市公司的環境、社會及管治表現。

### 0 宗涉貪行為案件或舉報個案



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

## 韌性

我們致力了解日後的潛在挑戰，以便未雨綢繆。

我們最近聯同美國船級社進行的氣候風險情景分析有助我們更了解對旗下業務最重要的氣候相關實體和轉型風險、脆弱性及機遇。



### 實體風險

氣候模式的變化，例如：

- 熱帶氣旋及洪水的頻率增加且威力更強（極端事件）
- 海平面上升及農業模式轉變（較長遠的事件）

如管理不善，極端天氣事件可能會擾亂商業活動，導致營業額損失，並可能增加貨船的損壞和磨損，以致產生更高的維修和維護成本



### 轉型風險

氣候相關的政策、技術和市場轉變，例如：

- 減碳規定、碳定價
- 新燃料和推進系統
- 商品貿易模式變化

一家公司對新法規的應對和遵守能力、出資和採用不斷變化的技術和資產的難易程度以及應對不斷變化的市場狀況的靈活性，均會對其營運、聲譽、盈利能力和財務實力產生重大影響



於過去數十年間遠洋航運已制定防禦和緩解措施（例如按天氣規劃航線的技術），為我們應對未來不斷增加的極端天氣做好準備



我們擁有具規模及成熟而經驗豐富的團隊，使我們能應對充滿挑戰的監管、技術、商品需求以及其他與轉型相關的變化



我們專注於範圍廣泛的小宗散貨及穀物，以及靈活的無固定航線的業務模式，使我們在有需要時可在短時間內更改船運貿易模式以避免實體風險



我們目前的業務和減碳策略將使我們能有效管理該等已識別的轉型風險，把握航運業界向淨零未來轉型時產生的機遇



## 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2022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2022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。

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2022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2022年6月30日止六個月，本公司共發行440,399,441股普通股份，其中(i)於2022年3月發行14,412,000股普通股份，以履行本公司之2013年股份獎勵計劃項下本公司授出的有限制獎勵，及(ii)於2022年5月發行425,987,441股普通股份予兩名獲分配人，即滙豐代理人（香港）有限公司和Citi (Nominees) Ltd，該兩名獲分配人是若干債券持有人的代理人，而該等債券持有人持有本集團發行的本金總額104,919,000美元的於2025年到期3%年票息的有擔保可換股債券並已接納激勵要約以按每股1.93港元的轉換價轉換其可換股債券（佔最初發行可換股債券本金總額約59.95%）。轉換要約旨在進一步優化本公司的資本結構，通過減少借貸淨額，增強本公司的權益資本，從而實現資產負債表的去槓桿效應，同時降低財務開支。

### 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2022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2022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2022年6月30日止六個月的中期股息合共每股52港仙—包括基本股息每股35港仙及特別股息每股17港仙，股息將於2022年8月24日派付予於2022年8月12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2022年8月12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2022年8月11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2022年8月10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				
<b>執行董事</b>						
唐寶麟，董事會主席	2006年5月17日	將於2023年股東週年大會退任	-	-	-	成員
Martin Fruergaard，行政總裁	2021年7月2日	三年，直至2024年7月為止*	-	-	-	主席
Peter Schulz，首席財務總監	2018年7月30日	三年，直至2025年股東週年大會為止*	-	-	-	成員
<b>獨立非執行董事</b>						
莊偉林	2020年11月2日	三年，直至2023年11月為止	主席	-	-	-
Robert C. Nicholson	2004年3月25日	將於2023年股東週年大會退任*	成員	主席	主席	-
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	-	-
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	-	-
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	-
<b>非執行董事</b>						
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2022年4月19日舉行之本公司股東週年大會上獲重選為董事。

張日奇先生於2022年1月3日獲委任為非執行董事。

## 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2022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	持有已發行股本之 概約百分比	
					2022年 6月30日	2021年 12月31日
唐寶麟 <sup>1</sup>	6,911,000	568,000 <sup>2</sup>	好倉	7,479,000	0.14%	0.22%
Martin Fruergaard <sup>1</sup>	5,586,000	–	好倉	5,586,000	0.11%	0.09%
Peter Schulz <sup>1</sup>	9,449,000	129,000 <sup>3</sup>	好倉	9,578,000	0.18%	0.18%
Robert C. Nicholson	250,000	0	好倉	250,000	少於0.01%	少於0.01%
莊偉林	56,000	0	好倉	56,000	少於0.01%	少於0.01%

附註：

(1) 根據2013年股份獎勵計劃，已授出的有限制股份獎勵之詳情已於本報告第29頁披露。

(2) 568,000股股份由唐寶麟先生為受益人之一項信託持有。

(3) 129,000股股份由Schulz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2022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2022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。

### 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或非執行董事，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2022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				於以下年度歸屬				
				於2022年 6月30日 仍未歸屬	於2022年 1月1日 仍未歸屬	已授出 <sup>1</sup>	歸屬 及/或 已失效 <sup>2</sup>	2022年 下半年 <sup>3</sup>	2023年	2024年	2025年	
董事												
唐寶麟	2008年8月5日	13,416	(8,704)	4,712	4,006	706	-	1,278	1,249	1,479	706	
Martin Fruergaard	2021年8月2日	5,475	(484)	4,991	3,632	1,359	-	1,210	1,210	1,212	1,359	
Peter Schulz	2017年8月21日	10,949	(4,611)	6,338	5,363	975	-	1,688	1,683	1,992	975	
		29,840	(13,799)	16,041	13,001	3,040	-	4,176	4,142	4,683	3,040	
其他僱員				76,980	65,810	15,776	(4,606)	18,832	20,432	24,864	12,852	
				93,021	78,811	18,816	(4,606)	23,008	24,574	29,547	15,892	

附註：

- (1) 本公司股份於緊接2022年3月3日授出18,816,000股股份前一天的收市價為4.31港元。
- (2) 174,000股股份因一名僱員辭職而失效及合共4,432,000股股份因一名僱員退休及另一名僱員被解僱而歸屬。
- (3) 23,008,000股股份已根據歸屬時間表於2022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2022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	
				2022年 6月30日	2021年 12月31日
Pzena Investment Management, LLC <sup>1</sup>	投資經理／實益擁有人	好倉	322,879,435	6.15%	6.71%
HSBC Holdings plc <sup>2</sup>	受託人／持有股份的保證權益的人／託管商／受其控制的法團的權益	好倉	332,076,431	6.32%	13.17%
Aggregated of Aberdeen plc affiliated investment management entities	投資經理	好倉	313,803,500	5.97%	7.01%
Citigroup Inc. <sup>3</sup>	受其控制的法團的權益／核准借出代理人	好倉	298,740,668	5.69%	6.36%
		淡倉	15,580,107	0.30%	0.67%

附註：

(1) 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。

(2) 由HSBC Holdings plc持有的股份的好倉乃以受託人之身份(284,539,753股股份)、持有股份的保證權益的人之身份(24,947,070股股份)、託管商之身份(獲豁免託管商權益除外)(16,339,546股股份)及受其控制的法團的權益之身份(6,250,062股股份)所持有。

(3) 由Citigroup Inc.持有的股份的好倉乃以受其控制的法團的權益之身份(15,926,591股股份)及核准借出代理人之身份(282,814,077股股份)所持有。淡倉乃以受其控制的法團的權益之身份(15,580,107股股份)所持有。

### 人力資源

於2022年6月30日，本公司及其附屬公司聘用合共379名岸上員工及逾4,600名船員(2021年：分別為360名及逾4,300名)。於截至2022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116,100,000美元(2021年：89,700,000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	2022年	2021年	變動*
營業額		<b>1,722.8</b>	1,142.0	+51%
燃料、港口開銷及其他航程開支		<b>(497.3)</b>	(429.8)	-16%
按期租合約對等基準的收入	1	<b>1,225.5</b>	712.2	+72%
自有貨船開支				
營運開支	2	<b>(112.6)</b>	(90.3)	-25%
折舊	3	<b>(71.3)</b>	(57.9)	-23%
財務開支淨額	4	<b>(9.8)</b>	(15.0)	+35%
租賃貨船開支				
非資本化租賃貨船開支	5	<b>(509.0)</b>	(348.4)	-46%
資本化租賃貨船開支	5	<b>(23.2)</b>	(15.5)	-50%
營運表現(未計管理開支)		<b>499.6</b>	185.1	+>100%
經調整一般及行政管理開支總額	6	<b>(41.8)</b>	(34.1)	-23%
稅項及其他		<b>(0.3)</b>	(0.6)	+50%
基本溢利		<b>457.5</b>	150.4	+>100%
未變現的衍生工具收入	7	<b>13.5</b>	6.9	
貨船減值撥回		<b>-</b>	3.7	
出售貨船之收益淨額	8	<b>10.9</b>	1.1	
轉換可換股債券的激勵及費用	9	<b>(15.8)</b>	-	
撥備	10	<b>(1.0)</b>	(2.0)	
股東應佔溢利		<b>465.1</b>	160.1	+>100%
稅息折舊及攤銷前溢利		<b>566.9</b>	244.6	+>100%
淨溢利率		<b>27%</b>	14%	+13%
平均股本回報率(按年計算)		<b>48%</b>	28%	+20%

\* 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顯著增加，主要反映期內強勁之乾散貨運租金。
2. 由於船員換班費用及其他疫情相關開支持續高企，我們的自有貨船總營運開支因此增加25%。
3. 我們的自有貨船折舊增加23%，主要由於在2021年12月撥回對我們的小靈便型乾散貨船船隊作出的減值撥備。
4. 財務開支淨額減少35%，主要由於借貸減少所致。
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強勁市況而顯著增加。
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增加而上升23%。
7. 未變現的衍生工具收入主要乃我們的常規燃料掉期合約按市值之上調。
8. 出售收益淨額乃關於出售較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船。
9. 激勵及費用乃關於在2022年5月向可換股債券持有人作出的轉換要約。
10. 撥備乃關於潛在營運開支及索償。

本集團的2022年上半年度中期業績乃歷來最佳。我們的業績受惠於按期租合約對等基準的收入之平均值顯著高於去年同期、強勁的營運活動業績及具競爭力的成本架構。我們錄得基本溢利457,500,000美元、淨溢利465,100,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利566,900,000美元，並產生了48%的極其強勁股本回報。

## 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	2022年 千美元	2021年 千美元
營業額	4	<b>1,722,828</b>	1,142,072
服務開支	5	<b>(1,234,390)</b>	(963,553)
毛利		<b>488,438</b>	178,519
間接一般及行政管理開支	5	<b>(5,661)</b>	(4,178)
其他收入及收益	6	<b>12,856</b>	4,911
其他開支	5	<b>(18,612)</b>	(2,086)
財務收入	7	<b>1,725</b>	313
財務開支	7	<b>(12,908)</b>	(16,771)
除稅前溢利		<b>465,838</b>	160,708
稅項支出	8	<b>(710)</b>	(604)
股東應佔溢利		<b>465,128</b>	160,104
股東應佔溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	10(a)	<b>9.53</b>	3.40
每股攤薄盈利	10(b)	<b>8.79</b>	3.04

## 未經審核簡明綜合全面收益表

截至6月30日止六個月

	2022年 千美元	2021年 千美元
股東應佔溢利	<b>465,128</b>	160,104
<b>其他全面收益</b>		
可能被重新分類至損益表內的項目		
現金流量對沖		
— 公平值收益／(虧損)	<b>3,162</b>	(173)
— 轉撥至損益表	<b>3,219</b>	2,980
匯兌差額	<b>(1,238)</b>	33
股東應佔全面收益總額	<b>470,271</b>	162,944

## 未經審核簡明綜合資產負債表

	附註	2022年 6月30日 千美元	2021年 12月31日 千美元
<b>資產</b>			
非流動資產			
物業、機器及設備	11	<b>1,828,059</b>	1,906,019
使用權資產	12	<b>86,279</b>	55,302
商譽	11	<b>25,256</b>	25,256
衍生資產	13	<b>4,190</b>	496
應收貿易賬款及其他應收款項	14	<b>5,284</b>	8,499
有限制銀行存款	15	<b>51</b>	51
		<b>1,949,119</b>	1,995,623
流動資產			
存貨		<b>160,966</b>	103,590
衍生資產	13	<b>36,309</b>	14,710
應收貿易賬款及其他應收款項	14	<b>207,419</b>	171,839
持作出售資產	16	<b>14,400</b>	-
現金及存款	15	<b>516,277</b>	459,670
		<b>935,371</b>	749,809
<b>資產總額</b>		<b>2,884,490</b>	2,745,432

	附註	2022年 6月30日 千美元	2021年 12月31日 千美元
<b>權益</b>			
股東應佔資本及儲備			
股本	20	<b>52,497</b>	47,858
保留溢利		<b>839,525</b>	744,553
其他儲備		<b>1,144,684</b>	1,038,815
<b>權益總額</b>		<b>2,036,706</b>	1,831,226
<b>負債</b>			
非流動負債			
借貸	18	<b>386,796</b>	521,363
租賃負債	19	<b>39,523</b>	29,270
衍生負債	13	<b>4,145</b>	6,540
應付貿易賬款及其他應付款項	17	<b>-</b>	17
		<b>430,464</b>	557,190
流動負債			
借貸	18	<b>60,664</b>	66,793
租賃負債	19	<b>50,675</b>	31,159
衍生負債	13	<b>19,388</b>	10,232
應付貿易賬款及其他應付款項	17	<b>285,129</b>	247,554
應付稅項		<b>1,464</b>	1,278
		<b>417,320</b>	357,016
<b>負債總額</b>		<b>847,784</b>	914,206

## 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	2022年										2021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/ (累計虧損)	總計
於1月1日	47,858	313,375	(56,606)	13,121	(8,035)	(2,613)	(365)	779,938	744,553	1,831,226	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	-	-	-	-	-	-	-	-	465,128	465,128	-	-	-	-	-	-	-	-	160,104	160,104
其他全面收益																				
現金流量對沖																				
- 公平值收益/(虧損)	-	-	-	-	-	3,162	-	-	-	3,162	-	-	-	-	(173)	-	-	-	-	(173)
- 轉撥至損益表	-	-	-	-	-	3,219	-	-	-	3,219	-	-	-	-	2,980	-	-	-	-	2,980
匯兌差額	-	-	-	-	-	-	(1,238)	-	-	(1,238)	-	-	-	-	-	33	-	-	-	33
全面收益總額	-	-	-	-	-	6,381	(1,238)	-	465,128	470,271	-	-	-	-	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																				
轉換可換股債券時發行的股份(附註20(a))	4,260	104,211	-	(7,866)	-	-	-	-	-	100,605	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
派付股息(附註9)	-	-	-	-	-	-	-	-	(367,696)	(367,696)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
以股權支付的補償	-	-	-	-	4,009	-	-	-	-	4,009	-	-	-	2,835	-	-	-	-	-	2,835
股份獎勵之授出(附註20(b))	1,978	-	-	-	482	-	-	-	(2,460)	-	1,335	-	-	1,135	-	-	-	-	(2,470)	-
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(附註20(b))	144	7,949	-	-	(8,093)	-	-	-	-	-	238	6,236	-	(6,474)	-	-	-	-	-	-
股份獎勵計劃受託人購入的股份(附註20(b))	(1,709)	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,709)	(936)	-	-	-	-	-	-	-	-	(936)
股份獎勵失效(附註20(b))	(34)	-	-	-	34	-	-	-	-	-	(173)	-	-	173	-	-	-	-	-	-
於6月30日	52,497	425,535	(56,606)	5,255	(11,603)	3,768	(1,603)	779,938	839,525	2,036,706	47,954	313,375	(56,606)	13,121	(9,530)	(5,149)	(55)	779,938	146,304	1,229,352



## 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	
		2022年 千美元	2021年 千美元
<b>經營業務</b>			
經營業務產生的現金	21	<b>512,064</b>	221,342
已付稅項		<b>(531)</b>	(224)
經營業務產生的現金淨額		<b>511,533</b>	221,118
<b>投資活動</b>			
購置物業、機器及設備		<b>(35,322)</b>	(114,561)
出售物業、機器及設備		<b>40,826</b>	7,696
出售持作出售資產		<b>-</b>	7,839
定期存款的減少／(增加)		<b>75,036</b>	(1,500)
已收銀行利息	7	<b>1,725</b>	306
收取分租應收賬款－本金部分		<b>-</b>	1,915
已收分租應收賬款利息		<b>-</b>	7
投資活動中產生／(所用)的現金淨額		<b>82,265</b>	(98,298)

	附註	截至6月30日止六個月	
		2022年 千美元	2021年 千美元
<b>融資活動</b>			
提用銀行貸款及其他借貸		<b>-</b>	45,000
償還銀行貸款及其他借貸		<b>(43,045)</b>	(143,938)
已付借貸利息及其他財務開支		<b>(8,191)</b>	(13,188)
轉換可換股債券的激勵及費用		<b>(15,824)</b>	-
償還租賃負債－本金部分	19	<b>(24,158)</b>	(17,622)
已付租賃負債利息	7	<b>(1,412)</b>	(1,497)
派付股息	9	<b>(367,696)</b>	-
股份獎勵計劃受託人購入股份的付款	20(b)	<b>(1,709)</b>	(936)
融資活動中所用的現金淨額		<b>(462,035)</b>	(132,181)
現金及現金等價物的增加／(減少)淨額		<b>131,763</b>	(9,361)
<b>現金及現金等價物</b>			
於1月1日		<b>309,634</b>	226,273
現金及現金等價物的增加／(減少)淨額		<b>131,763</b>	(9,361)
匯兌虧損		<b>(120)</b>	(1)
於6月30日	15	<b>441,277</b>	216,911
<b>定期存款</b>			
於1月1日		<b>150,036</b>	8,500
定期存款的(減少)／增加		<b>(75,036)</b>	1,500
於6月30日	15	<b>75,000</b>	10,000
於6月30日的現金及存款	15	<b>516,277</b>	226,911

# 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48頁。

此財務報表已由董事會於2022年7月28日批准刊發。

 [第10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2021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2021年12月31日止年度之年度財務報表所採納的一致。

於本會計期間生效之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2021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

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。程租合約的收入乃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。

截至6月30日止六個月

千美元	2022年	2021年
貨運租金	<b>1,388,748</b>	975,862
租賃貨船租金		
— 租賃部分	<b>272,265</b>	119,318
— 非租賃部分	<b>61,815</b>	46,889
其他收入	<b>—</b>	3
	<b>1,722,828</b>	1,142,072

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	
	2022年	2021年
<b>貨船相關開支</b>		
租賃貨船開支 (a)	<b>509,039</b>	348,435
所耗燃料	<b>300,139</b>	224,188
港口開銷及其他航程開支	<b>219,443</b>	216,021
貨船折舊		
– 自有貨船	<b>71,307</b>	57,892
– 使用權資產	<b>21,893</b>	14,158
僱員福利開支 – 船員薪金及相關開支	<b>79,742</b>	60,894
貨船營運開支	<b>27,121</b>	24,318
所耗潤滑油	<b>5,719</b>	5,104
燃料掉期合約收益淨額	<b>(35,972)</b>	(17,155)
	<b>1,198,431</b>	933,855
<b>一般及行政管理開支 (b)</b>		
僱員福利開支 (包括董事酬金)	<b>36,350</b>	28,776
其他物業、機器及設備折舊		
– 使用權資產	<b>1,133</b>	1,150
– 自有其他物業、機器及設備	<b>744</b>	819
辦公室租賃開支	<b>331</b>	340
匯兌 (收益) / 虧損淨額	<b>(1,199)</b>	248
其他一般及行政管理開支	<b>4,261</b>	2,543
	<b>41,620</b>	33,876

千美元	截至6月30日止六個月	
	2022年	2021年
<b>其他開支</b>		
轉換可換股債券的激勵及費用	<b>15,824</b>	–
減值撥備 – 自有貨船 (c)	<b>1,513</b>	–
撥備	<b>950</b>	2,000
貨運期貨協議虧損淨額	<b>325</b>	86
	<b>18,612</b>	2,086
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	<b>1,258,663</b>	969,817

## (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鉤為基準的可變租賃款項為14,500,000美元 (2021年：7,100,000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	
	2022年	2021年
直接一般及行政管理開支 (包括於服務開支內)	<b>35,959</b>	29,698
間接一般及行政管理開支	<b>5,661</b>	4,178
一般及行政管理開支總額	<b>41,620</b>	33,876

## (c) 減值撥備

期內已訂約出售一艘小靈便型乾散貨船並已於2022年7月交付予買家。其已減值至扣除出售開支之公平值並轉移至持作出售資產。

## 6 其他收入及收益

千美元	截至6月30日止六個月	
	2022年	2021年
出售物業、機器及設備之收益	12,376	951
政府補貼	417	–
遠期外匯合約收益淨額	63	165
持作出售資產之減值撥回	–	3,676
出售持作出售資產之收益	–	119
	12,856	4,911

## 7 財務收入及財務開支

千美元	截至6月30日止六個月	
	2022年	2021年
<b>財務收入</b>		
銀行利息收入	(1,725)	(306)
分租應收賬款利息收入	–	(7)
	(1,725)	(313)
<b>財務開支</b>		
借貸利息		
– 銀行貸款	6,012	8,264
– 可換股債券	3,097	3,757
– 其他借貸	865	1,134
租賃負債利息		
– 貨船	1,259	1,313
– 其他物業、機器及設備	153	184
利率掉期合約虧損淨額	824	1,380
其他財務費用	698	739
	12,908	16,771
財務開支淨額	11,183	16,458

## 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	
	2022年	2021年
即期稅項		
香港利得稅，按稅率16.5% (2021年：16.5%) 計算撥備	430	397
海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	263	211
就過往年度作出調整	17	(4)
稅項支出	710	604

## 9 股息

	截至6月30日止六個月			2021年		
	每股港仙	每股美仙	千美元	每股港仙	每股美仙	千美元
中期基本股息 (a)	35.0	4.4	234,226	14.0	1.8	86,473
特別股息 (a)	17.0	2.2	113,767	–	–	–
期內股息總額	52.0	6.6	347,993	14.0	1.8	86,473
期內派付股息 (b)	60.0	7.7	367,696	–	–	–

(a) 中期基本股息及特別股息於2022年7月28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	
		2022年	2021年
股東應佔溢利	(千美元)	465,128	160,104
已發行股份的加權平均數	(千股)	4,880,350	4,707,504
每股基本盈利	(美仙)	9.53	3.40
相等於	(港仙)	74.52	26.39

## (b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按就可換股債券之利息以及轉換可換股債券之激勵及費用的影響作調整後的基本盈利，除以就可換股債券(附註18(b))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	
		2022年	2021年
股東應佔溢利	(千美元)	465,128	160,104
可換股債券之利息的影響	(千美元)	3,097	3,757
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)	484,049	163,861
已發行股份的加權平均數	(千股)	4,880,350	4,707,504
未歸屬有限制股份的影響	(千股)	65,978	96,226
可換股債券的影響	(千股)	561,432	586,033
已攤薄的股份加權平均數	(千股)	5,507,760	5,389,763
每股攤薄盈利	(美仙)	8.79	3.04
相等於	(港仙)	68.72	23.59

## 11 物業、機器及設備和商譽

千美元	物業、機器及設備		商譽
	2022年	2021年	2022年及2021年
賬面淨值			
於1月1日	1,906,019	1,665,242	25,256
添置	38,537	111,464	-
折舊	(72,051)	(58,711)	-
出售	(28,450)	(6,745)	-
減值撥備(附註5(c))	(1,513)	-	-
轉移至持作出售資產(附註16)	(14,400)	-	-
匯兌差額	(83)	(14)	-
於6月30日	1,828,059	1,711,236	25,256

於2022年6月30日，本集團擁有賬面淨值為1,825,900,000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 <sup>1</sup>	13	143.2
大型小靈便型 <sup>2</sup>	61	878.6
超靈便型	42	771.1
好望角型	1	33.0
	117	1,825.9

<sup>1</sup> 「小型小靈便型」指低於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船。

<sup>2</sup> 「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
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

## 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
利率掉期合約	第2級別
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

## 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	2022年6月30日		2021年12月31日	
	資產	負債	資產	負債
<b>非流動</b>				
現金流量對沖				
利率掉期合約 (a)	3,529	–	–	(2,687)
遠期外匯合約 (b)(i)	–	(4,095)	–	(3,834)
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約 (c)	661	(50)	494	(19)
遠期外匯合約 (b)(ii)	–	–	2	–
	<b>4,190</b>	<b>(4,145)</b>	496	(6,540)
<b>流動</b>				
現金流量對沖				
利率掉期合約 (a)	–	–	–	(7)
遠期外匯合約 (b)(i)	–	(224)	264	(181)
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約 (c)	36,241	(19,164)	14,435	(10,021)
遠期外匯合約 (b)(ii)	45	–	3	(23)
貨運期貨協議 (d)	23	–	8	–
	<b>36,309</b>	<b>(19,388)</b>	14,710	(10,232)
總計	<b>40,499</b>	<b>(23,533)</b>	15,206	(16,772)

## 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	名義金額	掉期詳情	屆滿日期
<b>於2022年6月30日及2021年12月31日</b>			
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
於2021年12月31日			
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2022年6月30日，本集團按倫敦銀行同業拆息為基準並預計將於2023年6月後到期的餘下已承諾融資為344,300,000美元，其中96,000,000美元以利率掉期合約對沖。管理層正在與交易對手就過渡至替代基準利率進行磋商。

### (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2022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120,600,000丹麥克朗（2021年12月31日：167,200,000丹麥克朗），並同時出售約21,300,000美元（2021年12月31日：29,600,000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2022年6月30日，本集團擁有尚未完成之遠期外匯合約，購買約800,000美元（2021年12月31日：2,000,000美元），並同時出售約1,100,000澳元（2021年12月31日：2,800,000澳元），作對沖以澳元計值的收入的潛在波動風險。此等合約將於2023年3月止期內屆滿。

### 13 衍生資產及負債 (續)

#### (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。

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
<b>於2022年6月30日</b>					
買入	燃油	38,498	464	550	2023年12月
買入	低硫燃油	118,014	634	789	2024年4月
買入	船用輕柴油	31,476	605	1,052	2024年12月
賣出	燃油	9,900	203	546	2022年12月
賣出	低硫燃油	62,152	664	809	2023年7月
賣出	船用輕柴油	15,360	734	1,102	2023年7月
<b>於2021年12月31日</b>					
買入	燃油	22,423	330	418	2022年12月
買入	低硫燃油	127,930	499	543	2023年2月
買入	船用輕柴油	47,834	502	638	2024年12月
賣出	燃油	19,800	203	419	2022年12月
賣出	低硫燃油	38,612	459	546	2022年12月
賣出	船用輕柴油	24,914	582	642	2023年3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。

本集團擁有尚未完成之貨運期貨協議如下：

合約類型	指數 <sup>1</sup>	數量 (日)	合約 日均價格 (美元)	至以下 期內屆滿
<b>於2022年6月30日</b>				
買入	BHSI	30	19,750	2022年12月
賣出	BHSI	30	20,500	2022年12月
<b>於2021年12月31日</b>				
賣出	BHSI	105	22,536	2022年12月

<sup>1</sup> 「BHSI」指「波羅的海小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	2022年 6月30日	2021年 12月31日
<b>非流動</b>		
預付款項 (a)	<b>5,284</b>	8,499
<b>流動</b>		
應收貿易賬款 (b)	<b>131,555</b>	118,065
預付款項	<b>27,813</b>	28,019
其他應收款項	<b>48,051</b>	25,755
	<b>207,419</b>	171,839

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

預付款項包括安裝壓倉水處理系統的已付分期付款及貨船入塢開支。



## 14 應收貿易賬款及其他應收款項(續)

### (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	2022年 6月30日	2021年 12月31日
30日或以下	125,538	95,255
31-60日	1,013	6,665
61-90日	1,496	5,431
90日以上	3,508	10,714
	131,555	118,065

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	2022年 6月30日	2021年 12月31日
銀行及庫存現金	45,783	83,358
銀行存款	470,545	376,363
現金及存款總額	516,328	459,721
現金及現金等價物	441,277	309,634
原到期日多於三個月的定期存款	75,000	150,036
現金及存款	516,277	459,670
列入非流動資產的有限制銀行存款	51	51
現金及存款總額	516,328	459,721

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。

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2022年6月30日，本集團持有的現金及存款包括512,900,000美元及相當於3,400,000美元的其他貨幣。該等現金及存款主要存放於流動存款及儲蓄戶口。

## 16 持作出售資產

千美元	2022年	2021年
於1月1日	-	16,136
轉移自物業、機器及設備(附註11)	14,400	-
出售	-	(7,720)
減值撥回	-	3,676
其他	-	(14)
於6月30日	14,400	12,078

## 17 應付貿易賬款及其他應付款項

千美元	2022年 6月30日	2021年 12月31日
<b>非流動</b>		
預收款項	-	17
<b>流動</b>		
應付貿易賬款	93,434	70,513
計提費用及其他應付款項	109,124	105,929
預收款項	82,571	71,112
	285,129	247,554

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	2022年 6月30日	2021年 12月31日
30日或以下	88,666	66,034
31-60日	879	732
61-90日	378	93
90日以上	3,511	3,654
	93,434	70,513

## 18 借貸

千美元	2022年 6月30日	2021年 12月31日
<b>非流動</b>		
銀行貸款 (a)	287,113	320,868
可換股債券 (b)	66,624	165,183
其他借貸 (c)	33,059	35,312
	<b>386,796</b>	521,363
<b>流動</b>		
銀行貸款 (a)	56,173	57,177
其他借貸 (c)	4,491	9,616
	<b>60,664</b>	66,793
總計	<b>447,460</b>	588,156

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

本集團的銀行貸款以下列各項作抵押：

- 賬面淨值為1,355,782,000美元(2021年12月31日：1,398,640,000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	2022年 6月30日	2021年 12月31日
一年以內	56,173	57,177
第二年	57,225	64,203
第三至第五年	192,957	185,573
第五年以後	36,931	71,092
	<b>343,286</b>	378,045

### (b) 可換股債券

千美元	2022年6月30日		2021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%	70,081	66,624	175,000	165,183

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
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	1.93港元(自2022年4月21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2022年5月5日，本金總額104,919,000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。

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。

### (c) 其他借貸

本集團的其他借貸以乃關於合計賬面淨值為60,169,000美元(2021年12月31日：77,438,000美元)的四艘(2021年12月31日：五艘)自有貨船，該等貨船已出售並同時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。由於尚出現違約情況，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。

## 18 借貸(續)

該等其他借貸的還款期如下：

千美元	2022年 6月30日	2021年 12月31日
一年以內	4,491	9,616
第二年	9,910	10,757
第三至第五年	8,011	8,159
第五年以後	15,138	16,396
	<b>37,550</b>	44,928

## 19 租賃負債

千美元	2022年	2021年
於1月1日	60,429	76,833
添置	43,362	7,733
租賃修改	10,950	10,331
還款	(24,158)	(17,622)
匯兌差額	(385)	(34)
於6月30日	<b>90,198</b>	77,241
非流動	39,523	42,035
流動	50,675	35,206
	<b>90,198</b>	77,241

租賃負債的還款期如下：

千美元	2022年 6月30日	2021年 6月30日
一年以內	50,675	35,206
第二年	16,843	20,281
第三至第五年	22,003	20,317
第五年以後	677	1,437
	<b>90,198</b>	77,241

所有租賃的現金流出總額為517,500,000美元(2021年：353,100,000美元)。

## 20 股本

	2022年		2021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	4,811,327,272	47,858	4,787,014,272	47,490
轉換可換股債券時發行的股份(a)	425,987,441	4,260	-	-
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(b)	14,412,000	144	23,820,000	238
以有限制股份獎勵授出予僱員的股份(b)	4,404,000	1,978	5,328,000	1,335
股份獎勵計劃受託人購入的股份(b)	(3,040,000)	(1,709)	(3,471,000)	(936)
於有限制股份獎勵失效後轉回受託人的股份(b)	(174,000)	(34)	(864,000)	(173)
於6月30日	<b>5,252,916,713</b>	<b>52,497</b>	4,811,827,272	47,954

於2022年6月30日，本公司之已發行股本為5,253,090,713股股份。較於上表所示之股份數目相差的174,000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34,000美元，並已於股本扣減。

### (a) 轉換可換股債券時發行的股份

於2022年5月5日，425,987,441股股份已就轉換本金總額104,919,000美元的可換股債券以每股1.93港元的轉換價發行。

### (b) 有限制股份獎勵

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

當有限制股份獎勵授出時，相關數目的股份會依法地轉讓或發行予受託人，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，並可用於作出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	2022年	2021年
於1月1日	78,811	77,209
已授出	18,816	29,148
已歸屬	(4,432)	-
已失效	(174)	(864)
於6月30日	<b>93,021</b>	105,493

## 20 股本 (續)

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3.2港元(2021年:1.4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			
	2022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
發行股份	14,412,000	144	23,820,000	238
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	3,040,000	1,709	3,471,000	936
自受託人轉讓的股份	1,364,000	269	1,857,000	399
	18,816,000	2,122	29,148,000	1,573

於2022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			
		2022年 下半年	2023年	2024年	2025年
2019年1月25日	21,075,000	21,075,000	-	-	-
2020年1月24日	22,716,000	643,000	22,073,000	-	-
2021年1月24日	27,284,000	80,000	80,000	27,124,000	-
2021年8月2日	3,632,000	1,210,000	1,210,000	1,212,000	-
2022年1月21日	18,314,000	-	1,211,000	1,211,000	15,892,000
	93,021,000	23,008,000	24,574,000	29,547,000	15,892,000

## 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	
	2022年	2021年
除稅前溢利	465,838	160,708
<b>資產及負債調整</b>		
貨船及其他物業、機器及設備之折舊	72,051	58,711
使用權資產之折舊	23,026	15,308
轉換可換股債券的激勵及費用	15,824	-
不符合對沖會計法的衍生工具之未變現收益淨額	(12,878)	(4,807)
出售物業、機器及設備之收益	(12,376)	(951)
貨船減值撥備/(撥回)		
- 自有貨船	1,513	-
- 持作出售資產	-	(3,676)
撥備	950	2,000
出售持作出售資產之收益	-	(119)
<b>資本及資金調整</b>		
以股權支付的補償	4,009	2,835
<b>業績調整</b>		
財務開支淨額	11,183	16,458
匯兌(收益)/虧損淨額	(1,199)	248
營運資金變化前的除稅前溢利	567,941	246,715
存貨的增加	(57,376)	(22,408)
應收貿易賬款及其他應收款項的增加	(35,313)	(40,649)
應付貿易賬款及其他應付款項的增加	36,812	37,684
經營業務產生的現金	512,064	221,342



## 22 承擔

### (a) 資本承擔

千美元	2022年 6月30日	2021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	1,259	16,757

### (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、低值資產租賃以及租賃期超過12個月而於2022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
<b>於2022年6月30日</b>			
一年以內	208,979	11	208,990
第二至第五年	44,698	10	44,708
	253,677	21	253,698
<b>於2021年12月31日</b>			
一年以內	111,862	20	111,882
第二至第五年	–	26	26
	111,862	46	111,908

#### (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	2022年 6月30日	2021年 12月31日
一年以內	110,087	136,793
第二至第五年	32,844	27,907
	142,931	164,700

本集團出租貨船的租賃年期於1年至4年內(2021年12月31日：1年至5年內)屆滿。將於4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	
	2022年	2021年
董事袍金	377	371
薪金及花紅	1,985	1,469
以股權支付的補償	925	569
退休福利開支	3	3
	3,290	2,412

## 24 或然負債及或然資產

於2022年6月30日及2021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

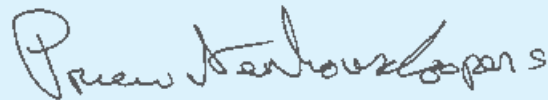
本核數師(以下簡稱「我們」)已審閱列載於第32至47頁的中期財務資料,此中期財務資料包括太平洋航運集團有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)於2022年6月30日的中期簡明綜合資產負債表與截至該日止六個月期間的中期簡明綜合損益表、中期簡明綜合全面收益表、中期簡明綜合權益變動結算表和中期簡明綜合現金流量表,以及附註,包括主要會計政策和其他解釋信息。香港聯合交易所有限公司證券上市規則規定,就中期財務資料擬備的報告必須符合以上規則的有關條文以及香港會計師公會頒布的香港會計準則第34號「中期財務報告」。貴公司董事須負責根據香港會計準則第34號「中期財務報告」擬備及列報該等中期財務資料。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。



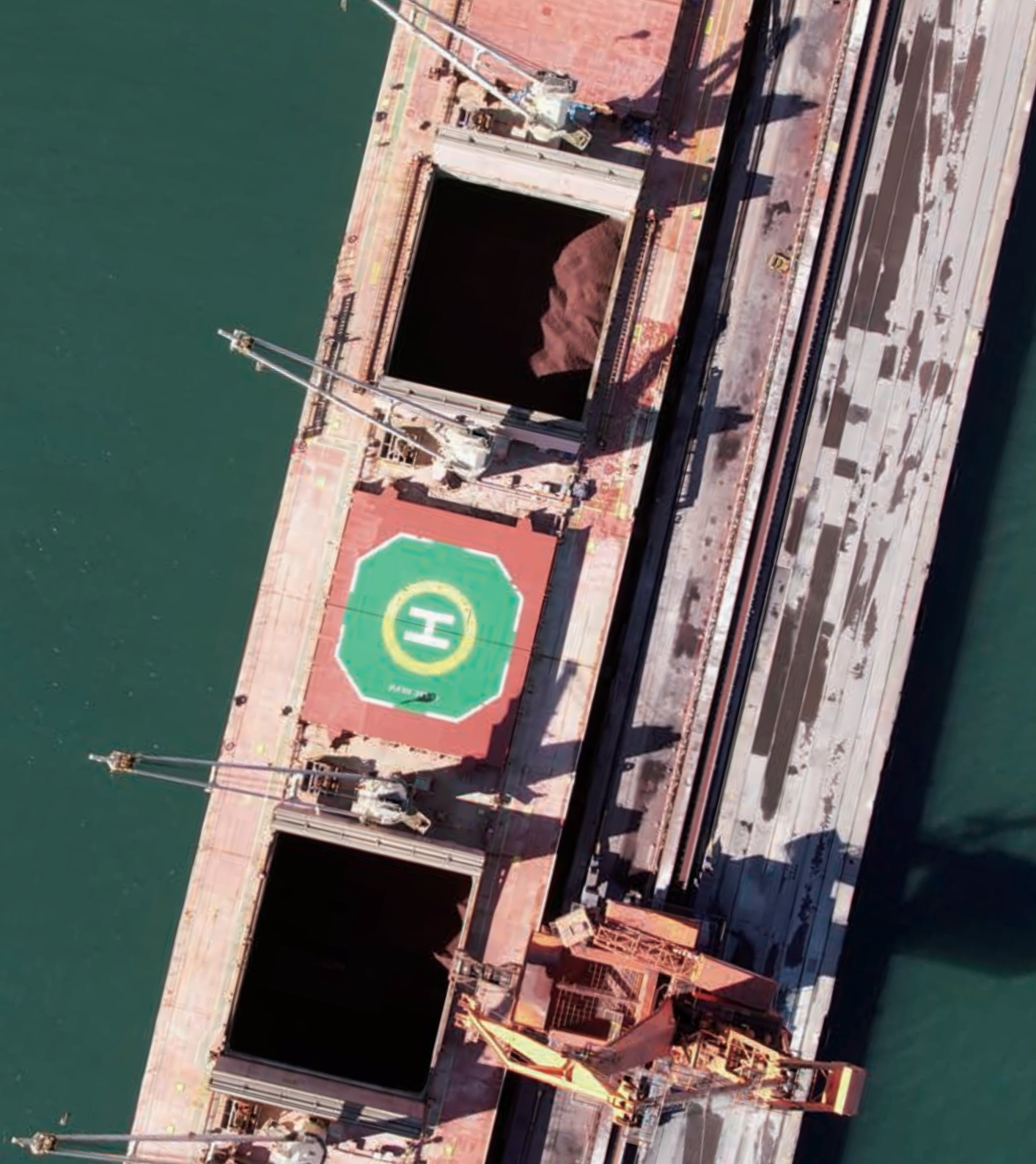
羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港, 2022年7月28日



# 共邁遠途





**P** 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

2022 中期報告



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

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](http://www.pacificbasin.com)