

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。

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)

截至2023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2023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

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

百萬美元	截至6月30日止六個月	
	2023年	2022年
營業額	1,148.1	1,722.8
稅息折舊及攤銷前溢利 [#]	189.1	566.9
基本溢利	76.2	457.5
股東應佔溢利	85.3	465.1
每股基本盈利(港仙)	12.9	74.5
每股中期股息(港仙)	6.5	52.0

[#] 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

	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

行政總裁報告

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。

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。隨著防疫措施放寬，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。

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。

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。

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%。

整體乾散貨船訂單量發展



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

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

由於日益增加的環境法規將鼓勵船東逐步淘汰船齡較高、效率較低的貨船，我們預計未來數年的貨船報廢量將會增加，並對貨運市場產生正面影響。船齡超過20年的小靈便型及超靈便型乾散貨船分別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%。

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。

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。

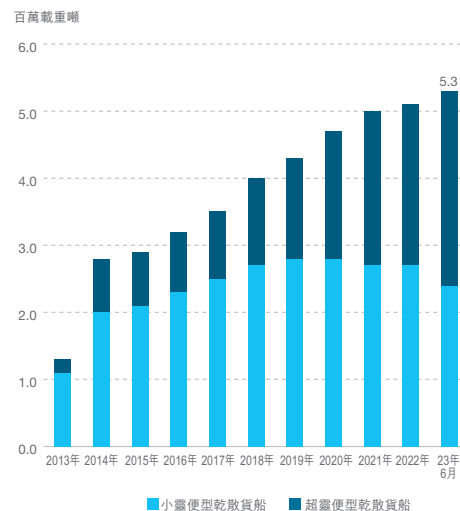
為支持向零排放燃料的必要過渡，國際海事組織將制定一套中期措施，包括溫室氣體船用燃料標準及海運溫室氣體排放定價機制等技術及經濟措施。我們預期這些措施將於2025年底確立，最早將於2027年生效。同時，國際海事組織的經修訂溫室氣體策略將導致CII及EEXI法規於2030年之前更加嚴格，有關CII/EEXI的修訂最遲將於2026年完成。我們將密切關注CII及EEXI的變化，並就國際海事組織日後引入的中期溫室氣體減排措施做好準備。

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》以及國際海事組織的碳定價措施，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。

大幅增長的自有船隊及超靈便型乾散貨船佔船隊的比例



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。

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

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－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	特別重點領域
<ul style="list-style-type: none">■ 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大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）	<ul style="list-style-type: none">■ 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

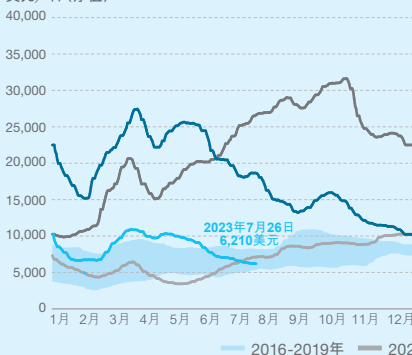
8,640美元(淨值) ↓ 61% 按年 **9,930美元(淨值) ↓ 61% 按年**

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)*



*扣除5%佣金

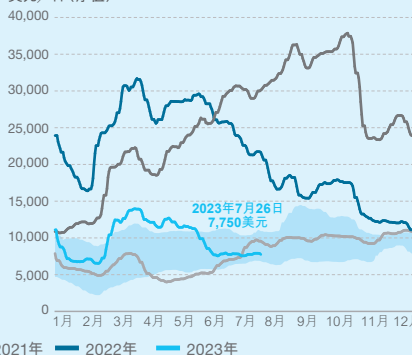
資料來源: 波羅的海交易所 (BHSI 38,000載重噸(經調整) 貨船及BSI 58,000載重噸貨船)

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)*



*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)

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,部分全球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,儘管按期合約對等基準的租金下跌61%,但仍未動搖二手貨船價值。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

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

貨物類別	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

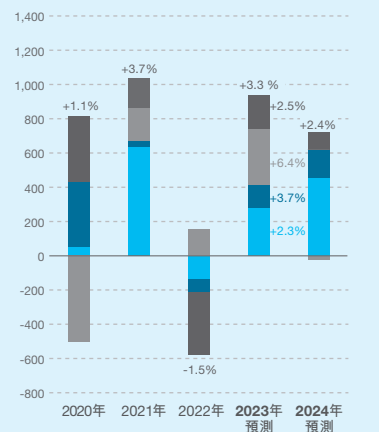
資料來源: Oceanbolt

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。

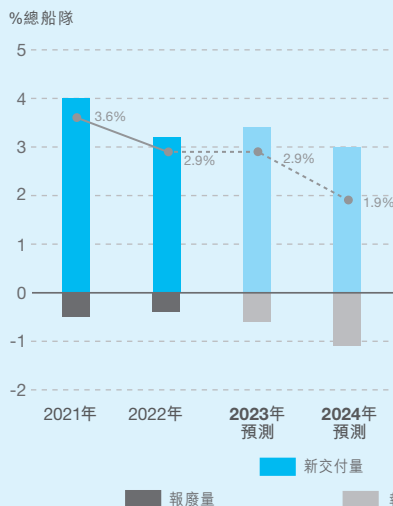
期內按期租合約對等基準的租金下跌加上當前油價，已逐漸令貨船航速減慢。我們預計新實施的國際海事組織2023年減碳法規最早要到2024年才會迫使航速進一步減慢。

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。

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

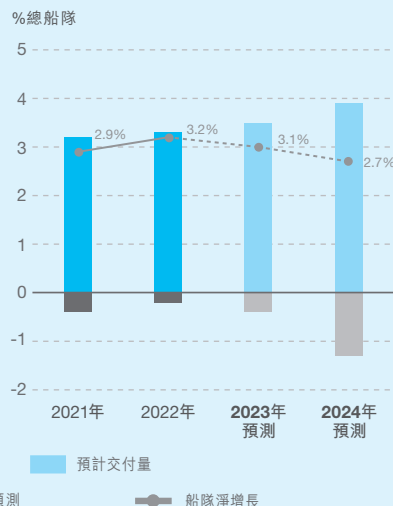


資料來源：Clarksons Research，於2023年6月數據

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



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。

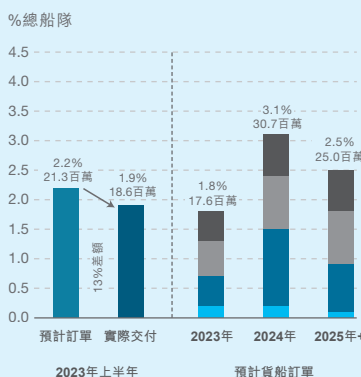
訂單：乾散貨運繼續受惠於創紀錄的低訂單量

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：

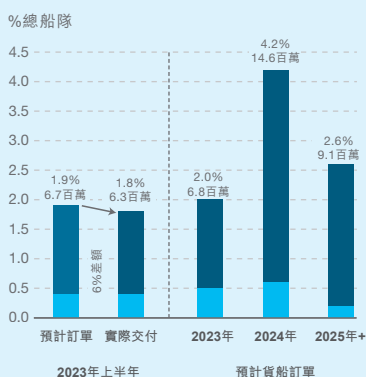
- 符合未來減碳法規所需的燃料及技術存在不確定性
- 新建造貨船的造價高昂及相關剩餘價值風險亦較高
- 於2026年交付期之前乾散貨船廠對新建造貨船的承造能力有限，其中全球船廠的承造能力仍然有限，遠低於10年前之最高承造力
- 資本成本增加進一步限制了對高造價貨船的需求意欲及大型訂單

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



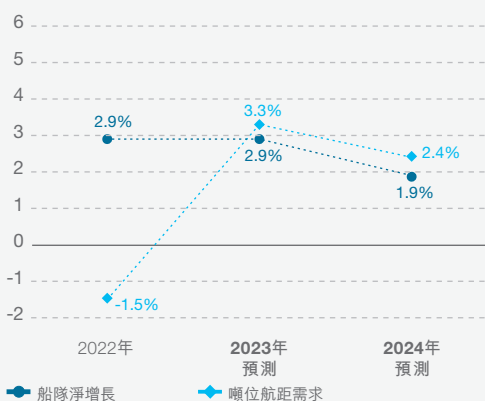
船型	佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2023年上半年報廢量佔於2023年1月1日之現有船隊百分比
小靈便型 (10,000–40,000載重噸)	9.3%	13	14%	0.3%
超靈便型及超大靈便型 (40,000–70,000載重噸)	8.5%	12	10%	0.4%
巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000–100,000載重噸)	9.1%	12	13%	0.3%
好望角型 (100,000以上載重噸)	5.1%	10	2%	0.2%
乾散貨船總量	7.4%	12	8%	0.3%

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

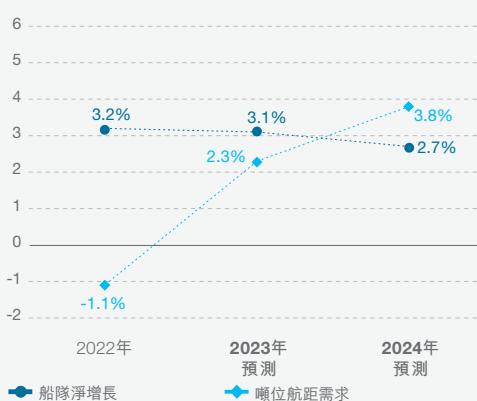
%按年變動



資料來源：Clarksons Research，於2023年6月數據

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。

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

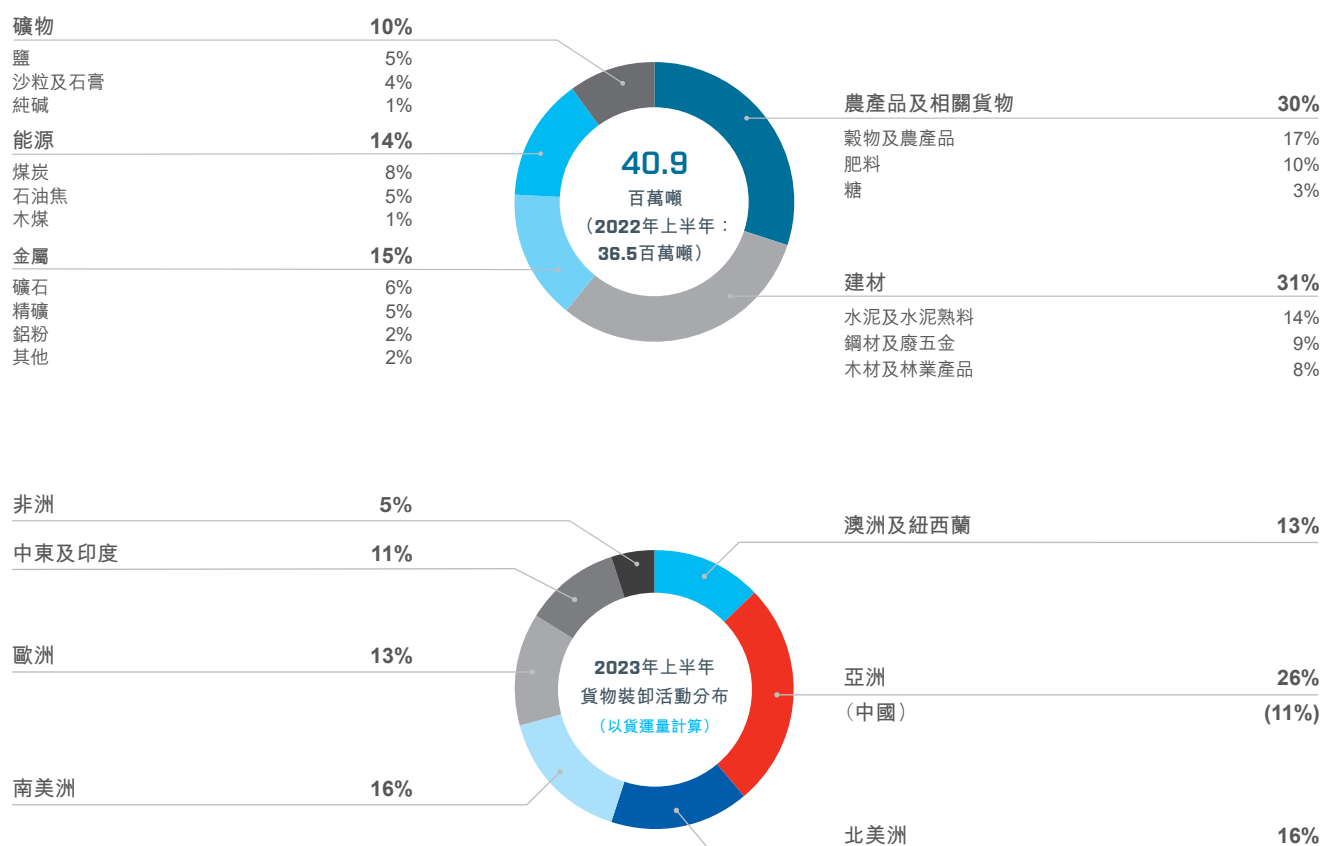
乾散貨運市場狀況較為疲弱，我們的業務因而錄得基本溢利76,200,000美元（2022年上半年：基本溢利457,500,000美元）。我們錄得優於BHSI及BSI指數的日均收入，並繼續有效地控制我們的貨船的營運開支。

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

我們於2023年上半年的貨運量

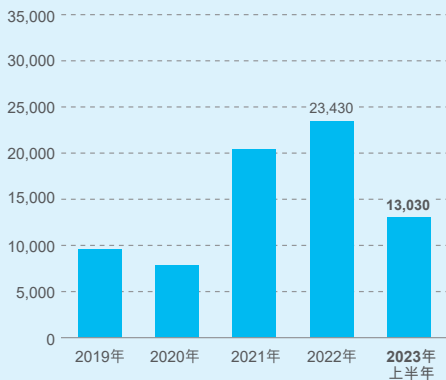


核心業務

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)



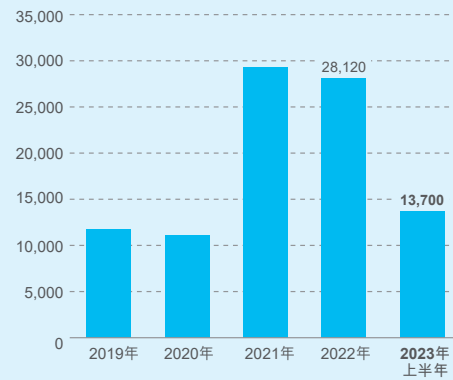
附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

- 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

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)



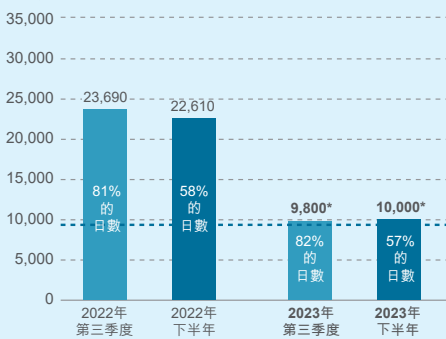
附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

- 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

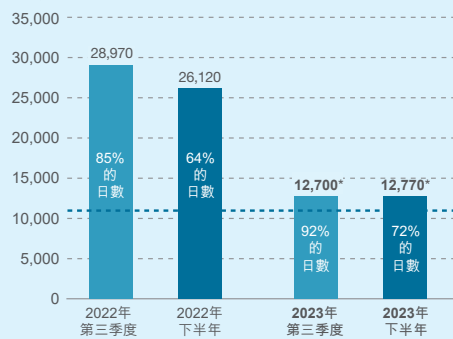
* 此是於 7 月下旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的收入的指標，我們已訂約的小靈便型乾散貨船的遠期貨運合約涵蓋 2023 年餘下日數的部分主要為逆航貨運。與租金更高的順航貨運結合，整體按期租合約對等基準的收入通常會更可觀

- 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

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的指標；超靈便型乾散貨船的硫淨化器日均得益淨值約為 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

- 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 ^

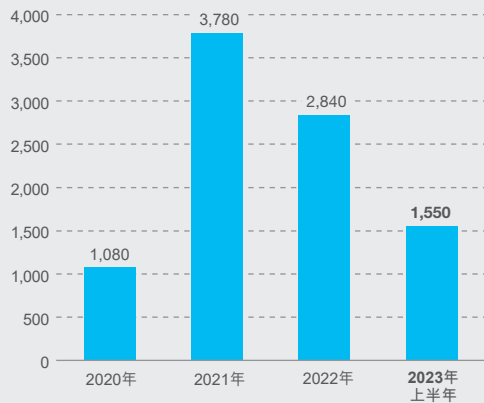
^ 資料來源：波羅的海交易所，於 2023 年 7 月 26 日數據

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

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。

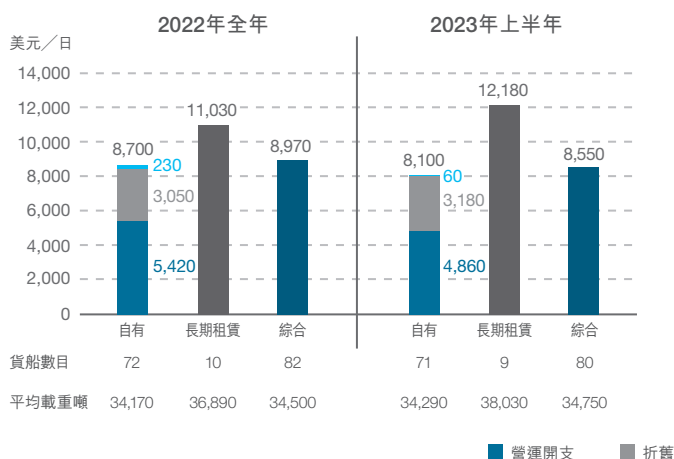


核心業務貨船開支

日均貨船開支

小靈便型

綜合 **8,550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均折舊開支大致維持不變。我們的超靈便型乾散貨船的日均折舊開支增加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。

貨船日數

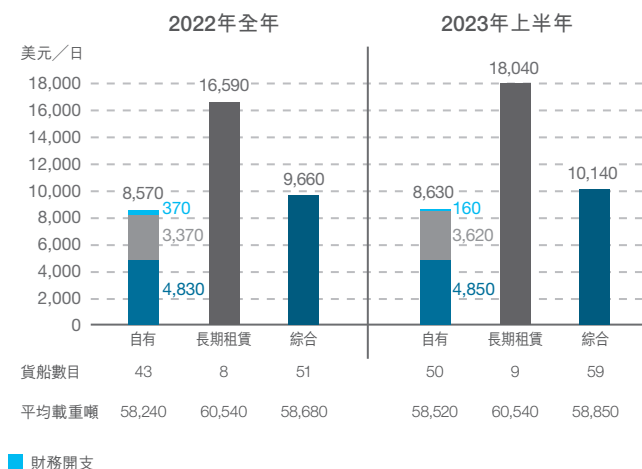
下表為我們於2023年上半年及2022年全年的貨船日數分析:

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

超靈便型

綜合 **10,140美元**



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均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均開支分別為1,050美元及570美元(2022年全年: 1,290美元及730美元)所構成。

未來長期租賃貨船開支

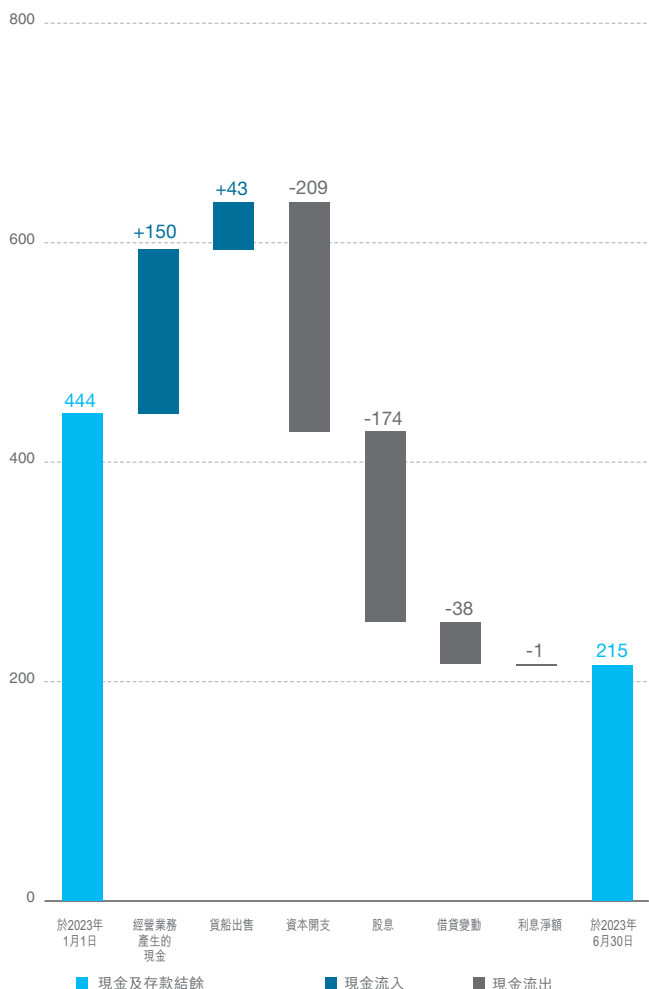
下表為我們的長期租賃小靈便型及超靈便型乾散貨船在其剩餘租期內按年度分列的平均日均租賃開支:

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

現金流

百萬美元



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

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

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。

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：
 - 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
 - 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

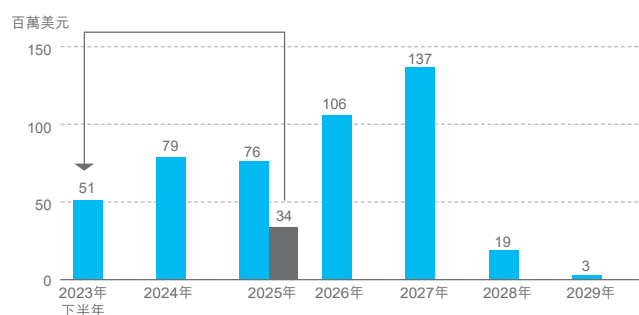
流動資金及借貸

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%	

借貸及未提用的已承諾借貸融資額的遞減明細表

可換股債券持有人認沽權
(2023年12月)

可換股債券到期日
(2025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。

■ 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)

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。

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		
		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。

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	3	1,148,084	1,722,828		
服務開支		(1,067,526)	(1,234,390)		
毛利		80,558	488,438		
間接一般及行政管理開支		(3,898)	(5,661)		
其他收入及收益		12,960	12,856		
其他開支		-	(18,612)		
財務收入		8,082	1,725		
財務開支		(11,727)	(12,908)		
除稅前溢利	4	85,975	465,838		
稅項支出	5	(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	7(a)	1.64	9.53		
每股攤薄盈利	7(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		1,896,554	1,772,168
使用權資產		71,632	89,867
商譽		25,256	25,256
衍生資產		5,833	6,120
應收貿易賬款及其他應收款項	8	4,215	5,276
受限制現金		53	52
		2,003,543	1,898,739
流動資產			
存貨		129,146	124,461
衍生資產		3,892	4,421
應收貿易賬款及其他應收款項	8	158,193	157,355
持作出售資產		6,034	19,884
現金及存款		214,986	443,825
		512,251	749,946
資產總額		2,515,794	2,648,685
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本		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		252,620	280,803
租賃負債		19,385	33,389
衍生負債		114	292
		272,119	314,484
流動負債			
借貸		90,553	97,805
租賃負債		55,327	59,902
衍生負債		5,106	7,268
應付貿易賬款及其他應付款項	9	270,779	261,870
應付稅項		311	1
		422,076	426,846
負債總額		694,195	741,330

附註：

1. 一般資料

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。

2. 編製基準及會計政策

此未經審核中期簡明綜合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。

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. 營業額及分部資料

千美元	截至6月30日止六個月	
	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。

4. 除稅前溢利

除稅前溢利於扣除／(計入)下列各項後列示：

千美元	截至6月30日止六個月	
	2023年	2022年
租賃貨船開支	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
折舊		
– 自有貨船	73,920	71,307
– 其他物業、機器及設備	630	744
– 使用權資產	32,402	23,026
僱員福利開支	98,793	116,092
燃料掉期合約虧損／(收益)淨額	1,253	(35,972)
出售貨船之收益	(8,890)	(12,376)
轉換可換股債券之激勵及費用	–	15,824
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

5. 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

6. 股息

	截至6月30日止六個月			每股港仙	2022年 每股美仙	千美元
	每股港仙	2023年 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。

7. 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，除以就可換股債券及未歸屬有限制股份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

8. 應收貿易賬款及其他應收款項

此項目包括應收貿易賬款，其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

9. 應付貿易賬款及其他應付款項

此項目包括應付貿易賬款，其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

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。

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。

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。

遵守企業管治守則

截至2023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第二部分所載之企業管治守則內的所有守則條文。

審閱中期業績

本中期業績公布及2023年度中期報告已經由本公司的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。

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2023年度中期報告以中、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。

董事

於本公布日，本公司之董事為：

執行董事：

Martin Fruergaard

獨立非執行董事：

Irene Waage Basili、Stanley Hutter Ryan、Kirsi Kyllikki Tikka及莊偉林

非執行董事：

張日奇

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2023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。