

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2019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2019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

於年初因一次性的負面需求因素明顯削弱乾散貨運市況，對我們的業績帶來不利影響。市場租金現已回升，小宗散貨貨運分部前景樂觀，我們已為未來作好準備

集團

- 我們錄得101,100,000美元稅息折舊及攤銷前溢利和8,200,000美元淨溢利
- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的收入高於市場指數59%及39%
- 我們簽訂利息為倫敦銀行同業拆息+1.35%的115,000,000美元循環信用貸款
- 我們於年中持有現金314,000,000美元，淨負債比率為37%
- 我們正贖回125,000,000美元之可換股債券

| 百萬美元 | 截至6月30日止六個月 | |
|-------------------------|-------------|-------|
| | 2019年 | 2018年 |
| 營業額 | 767.1 | 795.6 |
| 股東應佔溢利 | 8.2 | 30.8 |
| 基本(虧損)/溢利 | (0.6) | 28.0 |
| 稅息折舊及攤銷前溢利 [#] | 101.1 | 99.3 |
| 每股基本盈利(港仙) | 1.4 | 5.5 |
| 每股股息(港仙) | - | 2.5 |

[#] 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。

船隊

- 四艘(及另外兩艘於七月交付)現代化貨船獲交付，並完成出售一艘船齡較高貨船
- 我們現時擁有115艘自有貨船，若計入租賃貨船，期內整體營運平均230艘小靈便型及超靈便型貨船
- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船於2019年下半年的貨船日數中，分別已有56%及76%按日均租金9,050美元及10,790美元(淨值)獲訂約
- 我們維持整體較有競爭力的成本架構，小靈便型及超靈便型貨船的綜合日均營運開支為3,990美元

我們的船隊(於2019年6月30日)

| | 營運貨船 | | | 貨船運力 | | 平均船齡 |
|---|-----------------|-------------------|-------------------|------|-----------|------|
| | 自有 ¹ | 長期租賃 ² | 短期租賃 ² | 總計 | 總計(百萬載重噸) | |
|  小靈便型 | 82 | 19 | 33 | 134 | 2.70 | 11.0 |
|  超靈便型 | 30 | 6 | 74 | 110 | 1.71 | 7.5 |
|  超巴拿馬型 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0.12 | 8.0 |
| 總計 | 113 | 26 | 107 | 246 | 4.53 | 10.0 |

¹ 另外兩艘超靈便型貨船已於2019年7月交付至我們的船隊

² 於2019年6月營運的平均租賃貨船數目

展望

- 巴西出口中斷情況改善、小宗散貨需求穩健增長及國際海事組織於2020年的限硫規定對全球船隊的影響對我們行業的貨運市場有利
- 我們預計2019年下半年貨運市況改善，儘管仍受到貿易戰、經濟增長較近年放緩及非洲豬瘟對中國進口大豆的影響等不確定因素帶來的持續波動
- 我們依然看好二手貨船價值，並會繼續審慎物色優質的二手貨船購置機會

行政總裁報告

財務業績

我們2019年上半年的業績在以客戶為先的穩健業務模式及具競爭力的成本架構的支持下，雖受到乾散貨運市況明顯轉弱的不利影響下，我們錄得淨溢利8,200,000美元（2018年：30,800,000美元）、基本虧損600,000美元（2018年：溢利28,000,000美元），而稅息折舊及攤銷前溢利則受最新的「租賃」會計政策的正面影響達至101,100,000美元（2018年：99,300,000美元）。每股基本盈利為1.4港仙。

鑒於我們基本業績在收支平衡水平，董事會宣布期內不派發中期股息，但會根據我們的股息政策考慮派發全年淨溢利50%的股息。

市場正從年初疲弱的市況復甦

2019年初市況較過去兩年同期疲弱，農曆年期間跌幅更為明顯，其後稍見復甦。中美貿易戰及非洲豬瘟影響中國大豆進口量、美國密西西比河洪災阻礙美國出口穀物、巴西採礦基礎設施受破壞及澳洲惡劣天氣影響兩地鐵礦石的出口。

全球乾散貨船運力與去年同期相若，於上半年淨增長1.6%，但主要受巴拿馬型貨船運力的增長所帶動，而這全球貨船的低增長，仍未足夠抵銷疲弱的貨運需求。

在正面因素方面，部分主要負面需求因素正在消退，小宗散貨需求維持在穩健水平，乾散貨活動於下半年一般較為強勁。

太平洋航運表現持續優於大市

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入分別為9,170美元及10,860美元（淨值），按年分別下跌6%及7%，但較波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船指數仍分別高出59%及39%。

我們的貨船日均營運開支為3,990美元，一般及行政管理開支為每日730美元以及有利的財務開支為每日820美元，與業界標準比較均極具競爭力。

我們擁有經驗豐富的商業及技術團隊、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，從而達至最高的使用率。加上良好制度、優化業務及嚴格成本控制產生的規模效益及其他效率，為我們按期租合約對等基準的日均收入溢價及具競爭力的成本提供推動力。

積極擴充舉措

於2019年上半年，四艘現代化二手貨船已獲交付（一艘小靈便型及三艘超靈便型乾散貨船），其中三艘是我們於2018年承諾購買的，並完成出售一艘船齡較高較小型的小靈便型乾散貨船。另外還有兩艘現代化超靈便型乾散貨船已於7月獲交付，使我們的自有貨船數目增加至115艘。連同租賃貨船，我們於2019年上半年整體營運平均230艘小靈便型及超靈便型乾散貨船。

穩健的資產負債表

本集團於5月新簽訂以當時尚未被抵押的10艘貨船作抵押的7年期115,000,000美元循環信用銀團貸款。該貸款的還款利率相當具競爭力，為倫敦銀行同業拆息加1.35%。新融資進一步提高我們的財務靈活性及加強我們已具競爭力的貨船收支平衡水平。

於期內，持有本金為122,200,000美元於2021年到期的可換股債券的持有人行使於2019年7月3日贖回可換股債券的權利，我們於同日亦行使贖回所有餘下債券共2,800,000美元的權利，贖回日期為2019年8月2日。

於2019年6月30日，我們擁有現金及存款314,000,000美元，為全數償付125,000,000美元可換股債券提供充足資金。本集團借貸淨額為687,000,000美元，佔本集團自有貨船於年中賬面淨值之37%。

環保法規對貨船投資的影響

太平洋航運繼續就業內關注的三項主要環保法規進行評估及規劃。

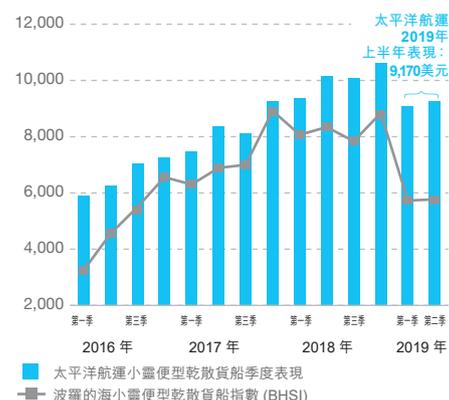
為遵守壓倉水管理公約，我們已為自有船隊中的30艘貨船加裝壓倉水處理系統，並已安排為其餘的自有小靈便型及超靈便型乾散貨船於2022年年末前完成有關裝配。

國際海事組織制定的全球性0.5%硫排放上限將於2020年1月1日生效。我們預計全球乾散貨船船隊中大部分的貨船，特別是小靈便型乾散貨船等較小型的貨船，將會使用較昂貴的低硫燃料以符合硫排放上限的要求。我們正在為此做好充分準備，包括清洗船上的油缸、確保優質合規燃油的供應及培訓船員，以確保符合法規並持續向客戶提供完善的服務。

部分擁有燃料耗用量較高的較大型貨船（包括部分超靈便型乾散貨船）的船東，計劃安裝廢氣淨化系統或「硫淨化器」，以繼續使用較便宜的高硫燃料來符合有關規定。我們已採取平衡的做法，至今已於我們的10艘超靈便型乾散貨船順利安裝可供運作的硫淨化器，並與船廠及硫淨化器製造商為我們大部分自有超靈便型乾散貨船作出有關安排。但我們將不會為佔我們船隊大多數的82艘自有小靈便型乾散貨船

太平洋航運小靈便型乾散貨船
按期租合約對等基準表現

美元/日（淨值）*



* 已扣除5%佣金
資料來源：太平洋航運及波羅的海交易所

安裝硫淨化器。連同租賃貨船，我們預計合併小靈便型及超靈便型船隊的85%至90%將使用低硫燃料以符合有關規定。未來燃料價格差異存在不確定性，但該等佔整體船隊10%至15%已安裝硫淨化器的貨船，將能讓我們在管理燃料需求以符合新規定時提供多項選擇。

我們亦仔細留意國際海事組織為大幅減少航運產生的二氧化碳及溫室氣體總排放的雄心長期策略之發展情況。

我們相信國際海事組織的環境規例，將會減低訂造新建造貨船的意慾，直至出現新燃料、低排放的貨船設計。這將改善供求平衡，並令擁有優質船隊、規模較大及實力較雄厚，在實踐及經濟上較能適應及應對規例及新技術的要求的公司受益。

市場前景

國際貨幣基金組織預期環球經濟於2019年下半年及2020年初逐漸加強，部分由於中國的經濟刺激措施及美國與歐洲持續寬鬆的貨幣政策。誠如國際貨幣基金組織於7月發表，預測2019年環球經濟增長率為3.2%，2020年則為3.5%。

對新環保規例不確定及新建造貨船與二手貨船價格的差距，持續減少新建造貨船的訂單，小靈便型乾散貨船訂單數目偏低繼續為業內中期穩健的正面因素。

乾散貨運市場預計於2019年下半年及2020年初受惠於多艘大型貨船因需安裝硫淨化器暫停提供運力數星期。我們相信像我們的較小型乾散貨船的市場於長遠而言亦會受惠，因該等貨船會消耗更昂貴的低硫燃料並因此往往以較慢的速度航行，從而令貨船供應減少。

儘管老舊貨船報廢量有限，Clarksons Research估計2019年小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊合計淨增長約為2.3%，2020年則為1.3%。小宗散貨噸位航距需求預計於2019年及2020年增長達4%以上。

儘管仍受到中美貿易戰、經濟增長較近年放緩及非洲豬瘟對中國進口大豆的影響等進一步不確定因素帶來的持續波動所影響，我們預計貨運市況於2019年下半年因季節性因素有所改善。

帶動需求改善的主要因素預計包括黑海穀物出口季度開始，以及密西西比河穀物貨運量和巴西鐵礦石出口回復正常水平。市場租金已回升，特別是大西洋市場方面。

已為未來作好準備

我們仍看好二手貨船的價值，並會繼續審慎物色價格吸引的優質二手貨船購置機會。

此行業的運作於2019年將嚴重受到因應新環保法規而要作出準備所影響。與此同時，多個一次性的負面需求因素阻礙市場上半年的動力。我們藉此機會安排多艘自有的小靈便型及超靈便型乾散貨船於今年入塢以配置壓倉水處理系統，及為大部分自有的超靈便型乾散貨船安裝硫淨化器，好讓我們就往後數年預期改善的市況作好部署。我們相信市場情緒將恢復，並已為此作好準備。

我們並藉此感激閣下對太平洋航運的關注並對我們的鼎力支持。

Mats Berglund
行政總裁

香港，2019年7月31日

乾散貨運前景 中期內的可能市場因素

機會

- 中國在經濟刺激措施下，行業增長及基礎設施投資持續強勁，及在其他新興市場帶動下，均有助乾散貨運需求上升
- 中美貿易緊張關係緩解，改善市場情緒及乾散貨貿易活動
- 中國環保政策促使資源由國內開發轉至進口
- 中期內各分部新建造貨船訂單及交付量有限，有助壓抑供應
- 環境海事法規促使船隻報廢數量從現時的低位回升，並減低業內訂購新建造貨船的意慾
- 貨船因於2020年前安裝硫淨化器以符合國際海事組織的硫排放上限及使用較昂貴的低硫燃料而減慢航行速度，有助減少供應
- 巴西及美國出口近期中斷情況緩和，可改善鐵礦石及穀物出口情況

威脅

- 全球經濟增長放緩(尤其是中國)影響乾散貨商品貿易
- 中國環保政策促使增加轉用可再生能源，因而可能影響煤炭進口
- 貿易爭議惡化，影響全球國內生產總值增長及市場情緒並削弱乾散貨船需求
- 倘新建造貨船與二手貨船的價格差距收窄，可能導致過量新船訂單
- 燃油價格長期處於低位導致貨船提高航行速度，令供應及排放增加
- 非洲豬瘟或進一步影響中國對進口大豆的需求

市場回顧

貨運市場概要

2019年初市況較過去兩年同期疲弱，農曆年期間跌幅更為顯著，乾散貨運市場租金其後於第二季稍見復甦，於7月時升幅更為明顯。

季節性疲弱加上多個需求方面因素影響遠超全球乾散貨船供應增長放緩所帶來的裨益。

於2019年上半年，小靈便型及超靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金(淨值)分別為5,750美元及7,790美元，對比去年同期下跌30%及26%。相比之下，我們期內按期租約對等基準的收入分別下跌僅6%及7%。

乾散貨運帶動需求

Clarksons Research估計首季乾散貨噸位航距需求增長按年減少至0.6%。第二季的數據尚未公布，但預期將會有所改善。

需求疲弱主要由於鐵礦石及穀物貿易大受擾亂，直接影響較大型乾散貨船的業務，同時亦影響較小型貨船的市場情緒。

巴西鐵礦石出口因採礦基礎設施受破壞而有所影響。中美貿易戰及非洲豬瘟影響中國大豆進口量，後者更大幅減少中國豬隻庫存量，繼而大幅減少其主要飼料大豆的需求。美國密西西比河洪災阻礙美國出口穀物。中國煤炭進口量於首季雖然減少，但年初至今進口量則按年上升6%，為市場帶來正面影響。

受惠於中國鐵鋁氧石、鎳及錳礦的進口量增長，小宗散貨商品需求持續強勁。

下半年的市況一般較上半年強勁，Clarksons Research估計2019及2020年全年乾散貨運噸位航距需求按年分別上升約1.3%及3.1%，而預計小宗散貨貨運噸位航距需求於2019年增長4.5%而2020年則為4.8%。

較小型貨船船隊淨增長放緩

上半年供應增長較去年同期輕微放緩，全球25,000至41,999載重噸的小靈便型乾散貨船及42,000至64,999載重噸的超靈便型乾散貨船船隊於上半年的淨增長分別約為1.7%及1.4%，整體乾散貨船運力於期內淨增長約為1.6%。

貨船報廢量於上半年增加，佔現有乾散貨船運力的0.5%，但仍屬低水平，報廢集中於較大型的好望角型貨船及礦石貨船分部，而較小型貨船的報廢量則更低。小靈便型或超靈便型乾散貨船於期內的報廢量基本上接近零。

新建造貨船於上半年交付量佔現有船隊的2.1%，其中巴拿馬型貨船的交付量最高，抵消其他種類貨船輕微下跌的交付量。

貨船價值持續穩定

雖然貨運市況轉弱，現代化貨船的價值一直相對較穩定。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為17,000,000美元，自年初維持不變。新建造貨船價格亦維持於24,000,000美元。新建造貨船與二手貨船的價格差距繼續削弱新建造貨船訂單。

供應發展有利較小型貨船

新建造貨船訂單量於2019年上半年較去年同期減少，訂單主要集中於巴拿馬及好望角型乾散貨船。小靈便型及超靈便型乾散貨船新訂單增長有限。現時小靈便型及超靈便型貨船訂單量合計為7.2%。

受到新建造及二手貨船價格之間的持續差額以及即將實行的環境法規對日後貨船設計帶來不確定性影響，預計新建造貨船訂單量仍然有限。

5,750美元(淨值) ↓ 30%

2019年上半年

小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

7,790美元(淨值) ↓ 26%

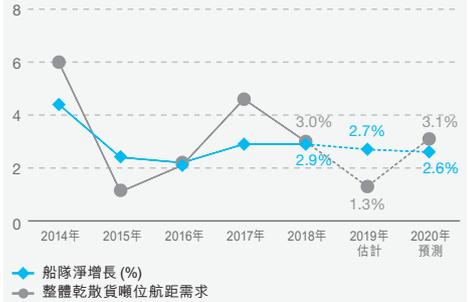
2019年上半年

超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

各分部供求平衡明顯改善

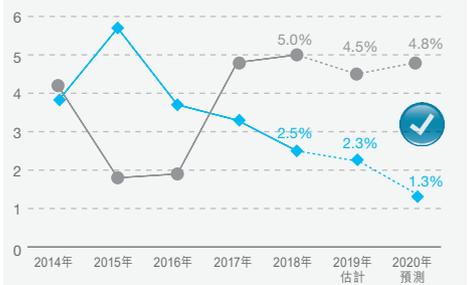
整體乾散貨船的供應與需求

%按年變動



小靈便型及超靈便型乾散貨船的供應與小宗散貨需求

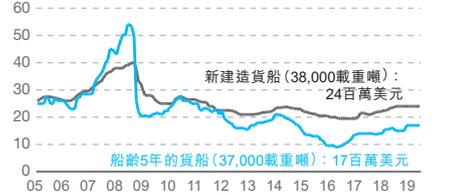
%按年變動



資料來源: Clarksons Research, 供應為於2019年7月數據

小靈便型乾散貨船價值

百萬美元



資料來源: Clarksons Research, 於2019年7月26日的數據

資料來源: Clarksons Research, 於2019年7月1日的數據

| | 訂單各佔現有船隊百分比 | 平均船齡 | 船齡20年以上 | 2019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) | 5.5% | 10 | 11% | 0.4% |
| 超靈便型 (前稱大靈便型) (42,000–64,999載重噸) | 7.9% | 10 | 8% | 0.4% |
| 巴拿馬型及超巴拿馬型 (65,000–119,999載重噸) | 11.0% | 10 | 8% | 0.2% |
| 好望角型 (包括超大型礦石貨船) (120,000以上載重噸) | 15.3% | 9 | 5% | 2.2% |
| 乾散貨船總量 >10,000載重噸 | 11.2% | 10 | 7% | 1.1% |

我們的表現

於乾散貨運市況明顯轉弱下，我們的業務錄得基本虧損600,000美元（2018年：基本溢利28,000,000美元）。然而，我們的日均租金高於波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船現貨市場指數，並繼續有效地控制自有貨船的營運開支。

乾散貨船營運表現

| 百萬美元 | 截至6月30日止六個月 | | 變動 |
|--------------|-------------|---------|--------|
| | 2019年 | 2018年 | |
| 小靈便型乾散貨船貢獻 | 21.2 | 38.4 | -45% |
| 超靈便型乾散貨船貢獻 | 7.4 | 15.8 | -53% |
| 超巴拿馬型乾散貨船貢獻 | 2.1 | 2.7 | -22% |
| 營運表現(未計管理開支) | 30.7 | 56.9 | -46% |
| 一般及行政管理開支 | (30.5) | (28.4) | -7% |
| 稅款及其他 | (0.8) | (0.5) | -60% |
| 基本(虧損)/溢利 | (0.6) | 28.0 | >-100% |
| 貨船賬面淨值 | 1,842.7 | 1,815.1 | +2% |

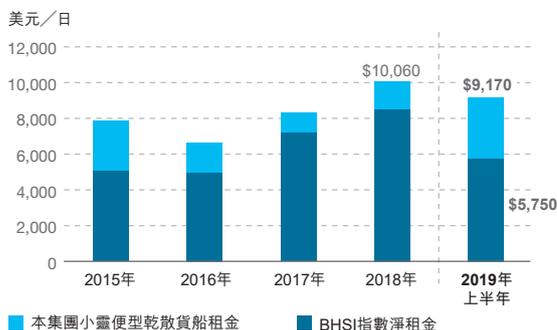
+/- 附註：於本公布的列表數據中，正數變動表示該項目的表現改善，而負數變動則表示該項目的表現轉差。

關鍵績效指標 KPI

租金表現與市場比較

小靈便型

59% 2019年上半年
表現較市場優勝



超靈便型

39% 2019年上半年
表現較市場優勝

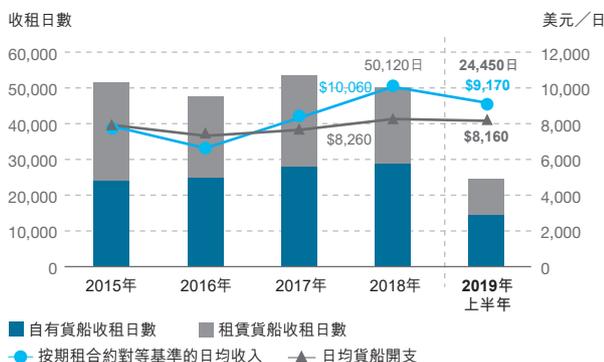


■ 我們於2019年上半年的租金表現較市場現貨租金指數為高，反映我們船隊的規模及貨運訂約的價值，以及我們實現最佳貨運組合及為船隻與貨物配對得宜的能力，從而盡量提高貨船使用率及租金。

盈利能力

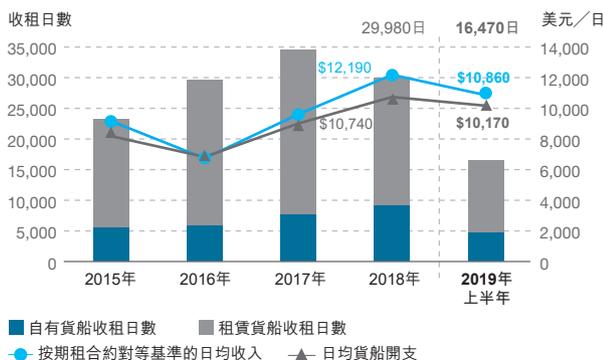
小靈便型

21.2百萬美元 貢獻



超靈便型

7.4百萬美元 貢獻

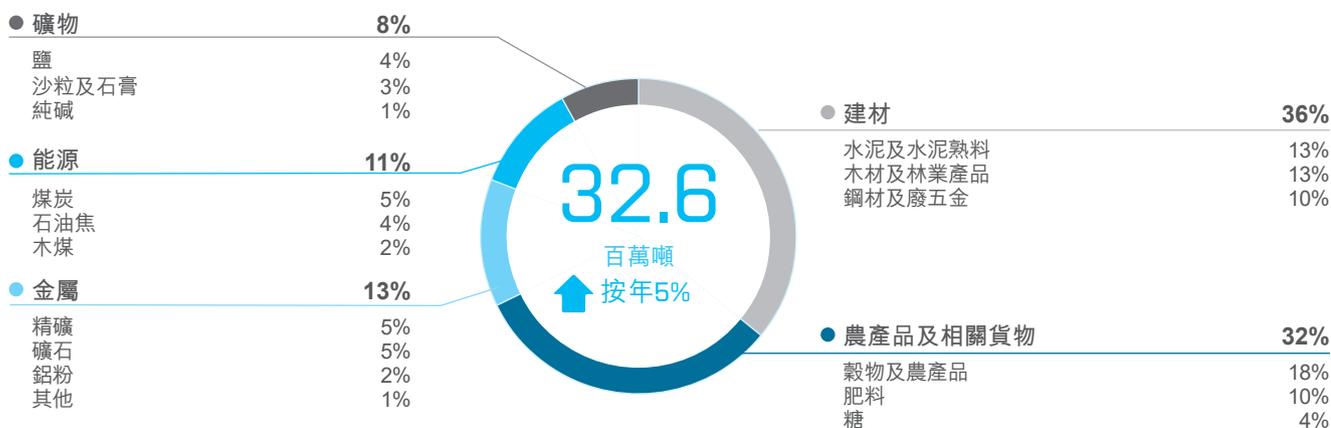


■ 我們的小靈便型乾散貨船的24,450收租日之日均租金為9,170美元及日均開支為8,160美元。

■ 我們的超靈便型乾散貨船的16,470收租日之日均租金為10,860美元及日均開支為10,170美元。

■ 由於乾散貨船市況顯著轉弱，我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船貢獻大幅減少，然而，我們的租金表現仍較市場之現貨租金指數大為優勝及能有效控制成本。

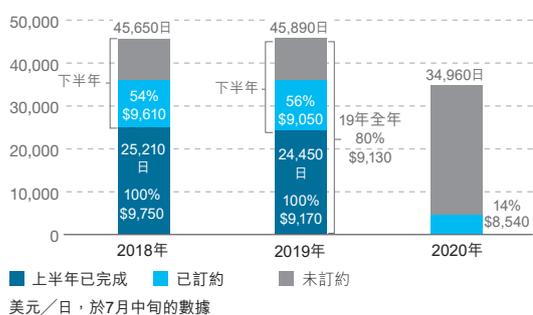
2019 年上半年本集團乾散貨運量



未來租金及已訂合約

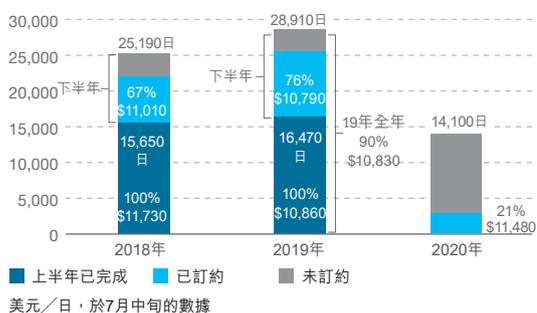
小靈便型

已訂約貨船日數



超靈便型

已訂約貨船日數



- 2019年下半年的21,440小靈便型及12,440超靈便型乾散貨船日數中，分別已有56%及76%按日均租金9,050美元及10,790美元（淨值）獲訂約。（已訂合約日數不包括以與指數掛鈎的浮動租金租入的貨船日數）
- 貨船營運商普遍面對重大的現貨市場租金升跌風險，本集團亦不例外，但我們的已訂合約將為本集團帶來一定程度的可預見盈利收入。

太平洋航運船隊發展

期內營運的小靈便型及超靈便型貨船平均數目



截至2019年6月30日，我們的自有小靈便型及超靈便型乾散貨船數目分別為82艘及30艘

- 撇除我們兩艘超巴拿馬型乾散貨船，我們於2019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137艘及93艘，其收租日數較去年同期分別減少3%及增加5%。此主要由於我們交還已到期的長期租賃小靈便型乾散貨船及擴充自有及租賃超靈便型乾散貨船船隊。

日均貨船開支

擁有及營運乾散貨船所產生的開支佔本集團總開支的最大部分，我們有效控制「日均貨船開支」的能力，直接影響貨船經營利潤及集團整體的財務表現。以下載列有關我們日均貨船開支的結構及變動情況的簡短分析。

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營運開支分別增加4%及3%，主要由於船員、維修及保養、壓倉水處理系統之運作及就遵守國際海事組織2020年硫排放上限進行之籌備工作的開支增加。但有賴有效的管理、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。

期內，我們的自有貨船船隊非預期的技術性停租日為每艘貨船平均0.4日(2018全年：1.2日)。

折舊—我們的折舊開支(包括資本化的入塢開支)輕微上升，主要由於安裝了壓倉水處理系統。

財務開支—我們的小靈便型乾散貨船的日均損益及現金財務開支分別為740美元及680美元，而超靈便型乾散貨船的日均損益及現金財務開支分別為1,060美元及970美元。損益與現金財務開支之間差額反映我們的可換股債券的實際利率及票息之間的差異。

日均現金開支—不包括一般及行政管理開支，我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊的日均現金開支分別為4,700美元及4,860美元(2018全年：4,560美元及4,780美元)。

租賃貨船開支

採納香港財務報告準則第16號「租賃」

於2019年1月1日採納新會計準則—香港財務報告準則第16號「租賃」之後，所有於採納日期為12個月以上的租入經營租賃已以使用權資產及租賃負債計入資產負債表內。損益表中的此等經營租賃開支已被使用權資產折舊及租賃負債利息開支(租賃部分)，及技術管理服務開支(非租賃部分)替代。12個月或以下的短期經營租賃乃如採納香港財務報告準則第16號「租賃」之前，繼續以直線法於租賃期間確認為開支。

日均損益開支—日均損益開支包括12個月以上租賃的使用權資產折舊、租賃負債利息開支、技術管理服務開支以及12個月或以下的經營租賃開支。2018年日均損益開支沒有就於採納香港財務報告準則第16號「租賃」後並未重述。

日均現金開支—不包括一般及行政管理開支的日均現金開支為根據租船合約條款的實際租賃款項。由於市況轉弱，小靈便型及超靈便型乾散貨船日均現金開支分別減至9,240美元及11,090美元(2018全年：9,880美元及12,050美元)。

| | 小靈便型 | | 超靈便型 | |
|----------|--------------|-------------|--------------|-------------|
| | 2019年 上半年 | 2018年 全年 | 2019年 上半年 | 2018年 全年 |
| 貨船日數 | 14,890 | 29,470 | 5,200 | 9,420 |
| 貨船開支(美元) | | | | |
| 營運開支 | 4,020 | 3,880 | 3,890 | 3,780 |
| 折舊 | 2,830 | 2,790 | 3,270 | 3,220 |
| 財務開支 | 740 | 740 | 1,060 | 1,090 |
| 總計 | 7,590 | 7,410 | 8,220 | 8,090 |

| | 小靈便型 | | 超靈便型 | |
|-----------------|--------------|-------------|--------------|-------------|
| | 2019年 上半年 | 2018年 全年 | 2019年 上半年 | 2018年 全年 |
| 長期(一年以上) | | | | |
| 貨船日數 | 3,380 | 7,450 | 1,240 | 2,820 |
| 日均租金(美元) | | | | |
| 損益基準 | 10,380 | 8,600 | 12,570 | 11,530 |
| 現金基準 | 11,030 | 9,840 | 13,070 | 12,260 |
| 短期及與指數掛鈎 | | | | |
| 貨船日數 | 6,600 | 13,850 | 10,420 | 17,860 |
| 日均租金(美元) | | | | |
| 損益基準 | 8,320 | 9,890 | 10,860 | 12,010 |
| 現金基準 | 8,320 | 9,890 | 10,860 | 12,010 |
| 租賃總計 | | | | |
| 貨船日數 | 9,980 | 21,300 | 11,660 | 20,680 |
| 日均租金(美元) | | | | |
| 損益基準 | 9,020 | 9,440 | 11,040 | 11,950 |
| 現金基準 | 9,240 | 9,880 | 11,090 | 12,050 |

綜合開支

不包括一般及行政管理開支，我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊的綜合日均損益開支分別為8,160美元及10,170美元(2018全年：8,260美元及10,740美元)。

一般及行政管理開支

我們的一般及行政管理開支按每艘貨船基準有所下跌，但總額增至30,500,000美元(2018年上半年：28,400,000美元及2018全年：59,800,000)，主要由於僱員相關開支增加。按所有貨船日數和一般及行政管理開支總額計算，每艘貨船日均開支減至730美元(2018全年：740美元)，其中自有貨船及租賃貨船之日均開支分別為940美元及540美元(2018全年：950美元及540美元)。

貨船承擔

貨船資本承擔

於2019年6月30日，本集團已承擔的貨船機器合約為13,100,000美元。

於2019年6月30日，本集團有選擇權於租賃期內以預先議定的時間及價格購買7艘小靈便型、2艘超靈便型及1艘超巴拿馬型貨船。根據目前市場情況，這些選擇權預期將不會予以行使。

貨船租賃承擔

以下分析包括所有租賃貨船的未來租賃承擔。

於2019年6月30日，我們的未來貨船租賃承擔為287,700,000美元（2018年12月31日：317,100,000美元），其中小靈便型乾散貨船佔200,200,000美元；超靈便型乾散貨船佔75,600,000美元；超巴拿馬型乾散貨船佔11,900,000美元。

本集團小靈便型乾散貨船的租賃承擔日數減少7%至18,570日（2018年12月31日：20,040日），而超靈便型乾散貨船的租賃承擔日數減少18%至6,260日（2018年12月31日：7,620日）。

下表列示本集團租入之小靈便型及超靈便型乾散貨船（不包括租金與指數掛鈎的貨船）餘下經營租賃期的日均合約租金。現金開支反映已訂約租賃開支付款，而日均損益開支反映按香港財務報告準則第16號「租賃」定義之租船開支。

| 年份 | 小靈便型 | | | | | | 超靈便型 | | | | | | | | | | | |
|--------------|--------------|------------------|----------|----------|----------|----------|------------------|----------|----------|------------------|----------|----------|----------|----------|------------------|----------|--|--|
| | 長期 (一年以上) | | | 短期 | | | 總計 | | | 長期 (一年以上) | | | 短期 | | | 總計 | | |
| | 貨船 日數 | 日均租金 損益 基準 | 現金 基準 | 貨船 日數 | 日均 租金 | 貨船 日數 | 日均租金 損益 基準 | 現金 基準 | 貨船 日數 | 日均租金 損益 基準 | 現金 基準 | 貨船 日數 | 日均 租金 | 貨船 日數 | 日均租金 損益 基準 | 現金 基準 | | |
| 2019年 下半年 | 3,620 | 10,080 | 10,100 | 740 | 9,100 | 4,360 | 9,910 | 9,930 | 1,360 | 11,770 | 12,400 | 1,440 | 10,680 | 2,800 | 11,210 | 11,520 | | |
| 2020年 | 4,690 | 10,270 | 10,460 | - | - | 4,690 | 10,270 | 10,460 | 1,970 | 11,780 | 12,750 | 60 | 11,260 | 2,030 | 11,760 | 12,710 | | |
| 2021年 | 3,460 | 10,160 | 10,310 | - | - | 3,460 | 10,160 | 10,310 | 960 | 11,420 | 12,220 | - | - | 960 | 11,420 | 12,220 | | |
| 2022年 | 2,720 | 9,830 | 10,110 | - | - | 2,720 | 9,830 | 10,110 | 470 | 11,150 | 12,280 | - | - | 470 | 11,150 | 12,280 | | |
| 2023年 | 1,830 | 10,520 | 10,780 | - | - | 1,830 | 10,520 | 10,780 | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| 2024年+ | 1,510 | 10,740 | 11,320 | - | - | 1,510 | 10,740 | 11,320 | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| 總計 | 17,830 | | | 740 | | 18,570 | | | 4,760 | | | 1,500 | | 6,260 | | | | |

若干長期租賃貨船或會按市場租金短期續租，惟仍繼續歸類為長期租賃。

租金與指數掛鈎的貨船經營租賃承擔乃指租賃租金與波羅的海小靈便型及超靈便型乾散貨船指數（按適用）掛鈎。目前就2019年的承擔，與指數掛鈎的超靈便型乾散貨船日數為80天。

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的現金流、有抵押借貸、可換股債券及股本。經營業務的現金流、購置貨船及支用與償還借貸是影響未來現金結餘的主要因素。

作為本集團日常營運的一部分，財務部門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的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。

本節呈列的資料已就實施香港財務報告準則第16號「租賃」作出調整，以便清楚地理解相關的現金流。

2019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72,200,000美元，2018年上半年為72,100,000美元及2018年全年為189,500,000美元。
- 於2019年5月本集團新簽訂以10艘當時未被抵押的貨船作抵押的7年期115,000,000美元的循環信用銀團貸款，利率為倫敦銀行同業拆息加1.35%。
- 繼本集團就新增已承諾借貸中淨提用91,800,000美元及償還55,200,000美元有抵押借貸及循環借貸之後，借貸於期內增加36,600,000美元。
- 期內，本集團支付105,600,000美元現金資本開支，包括：
 - (a) 支付66,400,000美元，以購入於2019年上半年交付的一艘轉售新建小靈便型乾散貨船和三艘二手超靈便型乾散貨船，及於2019年7月交付的兩艘二手超靈便型乾散貨船；及
 - (b) 支付39,200,000美元入塢開支，其中包括壓倉水處理系統及硫淨化器的安裝。
- 除上述購買貨船的現金支外，本集團向其中兩艘貨船的賣方發行相當於26,200,000美元的新股份作為部分代價。

於2019年6月30日：

- 本集團的現金及存款為313,800,000美元，淨負債比率為37%；
- 本集團有一艘未被抵押的貨船；及
- 本集團已全數提用可供提用的已承諾借貸融資額。

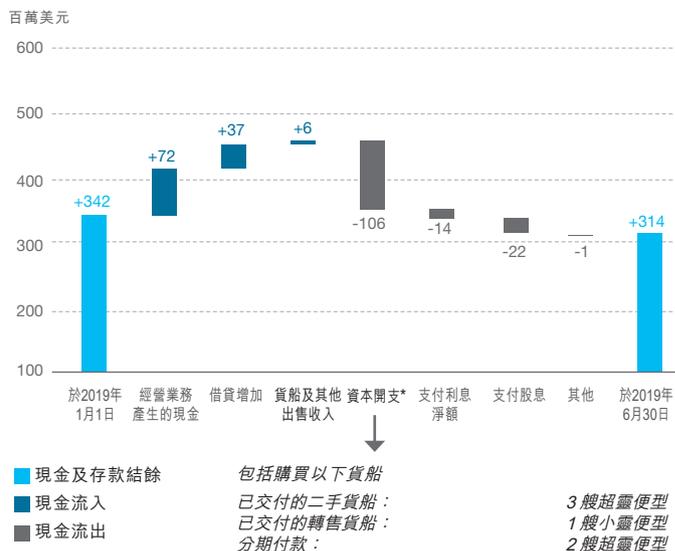
財務部門因應集團財務守則內訂下的額度投資一系列的現金及投資產品，當中包括隔夜和定期存款、貨幣市場基金、流動基金、存款證及結構性票據。

財務部門根據風險、回報及流動性的適度平衡，投資於多樣化的金融產品以提高集團收益。現金、存款及投資產品均存放於主要位於香港的多家大型銀行。

於2019年6月30日，本集團持有的現金及存款包括311,400,000美元及相當於2,400,000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，用作應付購買貨船的承擔及營運資金的需要。

於2019年上半年，財務部門就本集團的現金取得2.9%的回報率。

2019年上半年集團現金的來源及其運用



* 不包括以股本支付的26,200,000美元資本開支

現金、存款及借貸

流動及非流動的現金、存款及借貸的分析如下：

| 百萬美元 | 2019年 6月30日 | 2018年 12月31日 | 變動 |
|---------------------------------|----------------|-----------------|------|
| 現金及存款總額 | 313.8 | 341.8 | -8% |
| 長期借貸的流動部分 | (232.0) | (223.7) | |
| 長期借貸 | (768.9) | (737.4) | |
| 借貸總額 | (1,000.9) | (961.1) | -4% |
| 借貸淨額 | (687.1) | (619.3) | -11% |
| 借貸淨額相對股東權益 比率 | 56% | 50% | |
| 借貸淨額相對自有貨船 賬面淨值比率 KPI | 37% | 34% | |

債務

借貸償還明細表



本集團的財務部門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2019年6月30日的借貸總額為1,000,900,000美元(2018年12月31日：961,100,000美元)，當中包括以美元為單位的有抵押借貸及可換股債券的負債部分。

有抵押借貸—879,400,000美元(2018年12月31日：840,900,000美元)

期內借貸總額增加主要由於本集團提用已承諾借貸融資額，惟部分被借貸按期的攤銷所抵銷。於2019年上半年，本集團已全數提用剩餘可供提用已承諾借貸融資額。

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2019年6月30日：

- 本集團的有抵押借貸乃以112艘賬面淨值總額為1,802,400,000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：

利息開支上升至15,900,000美元(2018年上半年：13,400,000美元)，主要由於期內的平均有抵押借貸額增加至758,900,000美元(2018年上半年：680,700,000美元)所致。

部分有抵押借貸為浮息借貸，但本集團透過訂立利率掉期合約管理此風險。

可換股債券—負債部分金額為121,500,000美元(2018年12月31日：120,200,000美元)

於2019年6月30日，本集團的可換股債券票息為年利率3.25%於2021年7月到期，其本金為125,000,000美元，而目前的轉換價為2.96港元。

期內，債券持有人已行使其認沽權，要求本集團按其本金之100%於2019年7月3日贖回2021年到期的122,200,000美元可換股債券。於同日，本集團行使了認購權按本金之100%贖回全部餘下本金為2,800,000美元的可換股債券。其贖回及註銷將於8月2日進行。全數贖回的資金將來自本集團的現金儲備。

損益表含義：

利息開支為3,300,000美元(2018年上半年：3,300,000美元)，乃根據可換股債券的實際利率5.7%(2018年上半年：5.7%)計算。

財務開支

| 百萬美元 | 平均利率 | | 於2019年 6月30日 之結餘 | 財務開支 | | (增加)／ 減少 |
|--------------------------------|-----------------|-----------------|------------------------|-----------------|--------------|-------------|
| | 損益表 | 現金 | | 2019年 上半年 | 2018年 上半年 | |
| 有抵押借貸(包括利率掉期合約的已變現開支) | 4.2% | 4.2% | 879.4 | 15.9 | 13.4 | (18%) |
| 可換股債券(附註) | 5.7% | 3.3% | 121.5 | 3.3 | 3.3 | (2%) |
| | KPI 4.4% | KPI 4.0% | 1,000.9 | 19.2 | 16.7 | (15%) |
| 其他財務費用 | | | | 0.6 | 0.5 | |
| 財務開支總計 | | | | 19.8 | 17.2 | (16%) |
| 利息覆蓋率(經調整稅息折舊及攤銷前溢利除以財務開支總額計算) | | | | KPI 4.0倍 | 5.8倍 | |

附註：可換股債券於損益表的利息開支為3,300,000美元，而現金的利息開支則為2,000,000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2019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收入為300,000美元。於2019年6月30日，本集團的長期借貸中有62%(2018年12月31日：58%)按固定利率計算利息。假設所有循環借貸全數提用，於2019年及2020年12月31日，本集團預期分別約54%及48%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

截至6月30日止六個月

| 百萬美元 | 附註 | 2019年 | 2018年 | 變動* |
|----------------|----|----------------|---------|--------|
| 營業額 | | 767.1 | 795.6 | -4% |
| 燃料、港口開銷及其他航程開支 | | (360.5) | (360.6) | - |
| 按期租合約對等基準的收入 | 1 | 406.6 | 435.0 | -7% |
| 自有貨船開支 | | | | |
| 營運開支 | 2 | (80.1) | (72.5) | -10% |
| 折舊 | 3 | (60.1) | (56.3) | -7% |
| 財務開支淨額 | 4 | (16.5) | (15.9) | -4% |
| 租船開支 | | | | |
| 非資本化租船開支 | 5 | (200.1) | (233.4) | +14% |
| 資本化租船開支 | 5 | (19.1) | - | -100% |
| 營運表現（未計管理開支） | | 30.7 | 56.9 | -46% |
| 一般及行政管理開支總額 | 6 | (30.5) | (28.4) | -7% |
| 稅項及其他 | | (0.8) | (0.5) | -60% |
| 基本（損虧）／溢利 | | (0.6) | 28.0 | >-100% |
| 未變現的衍生工具收入 | 7 | 8.6 | 4.4 | |
| 撥回出售成本撥備淨額 | | 0.2 | - | |
| 撤銷貸款安排費用 | | - | (1.6) | |
| 股東應佔溢利 | | 8.2 | 30.8 | -73% |
| 稅息折舊及攤銷前溢利 | 8 | 101.1 | 99.3 | +2% |
| 淨溢利率 | | 1% | 4% | -3% |
| 平均股本回報率 | | 1% | 3% | -2% |

* 於本公布的列表數據中，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7%，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10%。
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7%。
4. 財務開支淨額增加4%，主要由於平均銀行借貸增加。
5. 非資本化租船開支包括租賃期超過12個月長期租賃的非租賃部分及租賃期12個月或以下的租賃開支。資本化租船開支包括租賃期超過12個月長期租賃的資本化部分之使用權資產折舊及租賃負債利息開支。整體租賃開支因期內市況轉弱而減少。2018年租船開支包括有償契約撥備之撥回。
6. 由於自有船隊擴充令僱員相關開支增加，導致一般及行政管理開支總額上升。
7. 由於燃料價格大幅上升，導致產生燃料掉期合約的未變現衍生工具收入。
8. 儘管乾散貨運市場轉弱，但稅息折舊及攤銷前溢利仍增加。此乃由於繼採納香港財務報告準則第16號「租賃」後，以折舊及利息開支取代原先計入稅息折舊及攤銷前溢利的租船開支的影響。於採納香港財務報告準則第16號「租賃」前的經調整稅息折舊及攤銷前溢利為78,900,000美元，與先前年度稅息折舊及攤銷前溢利可作比較。

未經審核簡明綜合損益表

| | 附註 | 截至6月30日止六個月 | |
|-------------------|------|--------------|--------------|
| | | 2019年 千美元 | 2018年 千美元 |
| 營業額 | | 767,140 | 795,643 |
| 服務開支 | | (735,882) | (751,100) |
| 毛利 | | 31,258 | 44,543 |
| 間接一般及行政管理開支 | | (3,582) | (3,621) |
| 其他收入及收益 | | 367 | 8,064 |
| 其他開支 | | (189) | (1,739) |
| 財務收入 | | 3,323 | 1,218 |
| 財務開支 | | (22,344) | (17,157) |
| 除稅前溢利 | 4 | 8,833 | 31,308 |
| 稅項支出 | 5 | (616) | (556) |
| 股東應佔溢利 | | 8,217 | 30,752 |
| 股東應佔溢利的每股盈利（以美仙計） | | | |
| 每股基本盈利 | 7(a) | 0.18 | 0.70 |
| 每股攤薄盈利 | 7(b) | 0.18 | 0.69 |

未經審核簡明綜合全面收益表

| | 截至6月30日止六個月 | |
|-------------------------------|--------------|--------------|
| | 2019年 千美元 | 2018年 千美元 |
| 股東應佔溢利 | 8,217 | 30,752 |
| 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 | (4,286) | (1,089) |
| – 轉撥至損益表內 | 602 | 3,057 |
| 匯兌差額 | 53 | (338) |
| 將不被重新分類至損益表內的項目 | | |
| 按公平值列賬及其變動計入其他全面收益的財務資產之公平值虧損 | - | (208) |
| 股東應佔全面收益總額 | 4,586 | 32,174 |

未經審核簡明綜合資產負債表

| | 附註 | 2019年 6月30日 千美元 | 2018年 12月31日 千美元 |
|------------------|----|-----------------------|------------------------|
| 資產 | | | |
| 非流動資產 | | | |
| 物業、機器及設備 | | 1,847,922 | 1,807,672 |
| 使用權資產 | | 103,292 | — |
| 分租應收賬款 | | 5,314 | — |
| 商譽 | | 25,256 | 25,256 |
| 衍生資產 | | 1,370 | 1,745 |
| 應收貿易賬款及其他應收款項 | 8 | 33,500 | 8,900 |
| 有限制銀行存款 | | 59 | 58 |
| | | 2,016,713 | 1,843,631 |
| 流動資產 | | | |
| 存貨 | | 88,682 | 85,488 |
| 分租應收賬款的流動部分 | | 6,553 | — |
| 衍生資產 | | 1,464 | 214 |
| 持作出售資產 | | — | 6,450 |
| 應收貿易賬款及其他應收款項 | 8 | 102,559 | 88,679 |
| 現金及存款 | | 313,694 | 341,744 |
| | | 512,952 | 522,575 |
| 資產總額 | | 2,529,665 | 2,366,206 |
| 權益 | | | |
| 股東應佔資本及儲備 | | | |
| 股本 | | 46,566 | 45,205 |
| 保留溢利 | | 183,697 | 202,262 |
| 其他儲備 | | 1,007,251 | 983,742 |
| 總權益 | | 1,237,514 | 1,231,209 |
| 負債 | | | |
| 非流動負債 | | | |
| 長期借貸 | | 768,864 | 737,377 |
| 租賃負債 | | 77,818 | — |
| 衍生負債 | | 11,071 | 9,912 |
| 應付貿易賬款及其他應付款項 | 9 | 3,194 | 5,537 |
| | | 860,947 | 752,826 |
| 流動負債 | | | |
| 長期借貸的流動部分 | | 232,067 | 223,716 |
| 租賃負債的流動部分 | | 45,170 | — |
| 衍生負債 | | 1,170 | 7,374 |
| 應付貿易賬款及其他應付款項 | 9 | 151,956 | 150,559 |
| 應付稅項 | | 841 | 522 |
| | | 431,204 | 382,171 |
| 負債總額 | | 1,292,151 | 1,134,997 |

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2018年12月31日止年度之年度財務報表一併閱覽。

2. 採納新訂之香港會計準則及會計政策變動

除下文所述採納新準則外，本集團所採納之其他會計政策與截至2018年12月31日止年度之年度財務報表所採納的一致。

以下新訂準則於2019年1月1日或其後開始的會計期間強制實行並與本集團之業務有關。

香港財務報告準則第16號 租賃

採納這準則的影響及其過渡分別於下文附註(a)及(b)披露。於本會計期間生效之其他新準則對本集團的會計政策並無任何影響，毋須作出任何調整。

根據香港財務報告準則第16號「租賃」，所有於採納日期(即2019年1月1日)為12個月以上的租入經營租賃已以使用權資產及租賃負債計入資產負債表內。損益表中的此等經營租賃開支已被使用權資產折舊、租賃負債利息開支(租賃部分)及技術管理服務開支(非租賃部分)替代。12個月或以下的短期經營租賃乃繼續如採納香港財務報告準則第16號「租賃」之前，以直線法於租賃期間確認為開支。

(a) 對本集團財務報表的影響

就採納香港財務報告準則第16號「租賃」，對截至2019年6月30日六個月及於2019年6月30日的財務報表的影響載列如下，其內容包括整份損益表，及於資產負債表和現金流量表內受影響的項目。

損益表

| 千美元 | 採納香港財務 報告準則第16號 「租賃」之前 | 採納香港財務 報告準則第16號 「租賃」的影響 | 如報告 |
|-------------|------------------------------|-------------------------------|-----------|
| 營業額 | 768,852 | (1,712) | 767,140 |
| 服務開支 | (741,973) | 6,091 | (735,882) |
| 毛利 | 26,879 | 4,379 | 31,258 |
| 間接一般及行政管理開支 | (3,705) | 123 | (3,582) |
| 其他收入及收益 | 367 | – | 367 |
| 其他開支 | (189) | – | (189) |
| 財務收入 | 3,181 | 142 | 3,323 |
| 財務開支 | (19,852) | (2,492) | (22,344) |
| 除稅前溢利 | 6,681 | 2,152 | 8,833 |
| 稅項支出 | (616) | – | (616) |
| 股東應佔溢利 | 6,065 | 2,152 | 8,217 |

資產負債表 (摘錄)

| 千美元 | 採納香港財務 報告準則第16號 「租賃」之前 | 採納香港財務 報告準則第16號 「租賃」的影響 | 如報告 |
|---------------|------------------------------|-------------------------------|-----------|
| 非流動資產 | | | |
| 使用權資產 | – | 103,292 | 103,292 |
| 分租應收賬款 | – | 5,314 | 5,314 |
| 流動資產 | | | |
| 分租應收賬款的流動部分 | – | 6,553 | 6,553 |
| 應收貿易賬款及其他應收款項 | 102,613 | (54) | 102,559 |
| 權益 | | | |
| 保留溢利 | 186,121 | (2,424) | 183,697 |
| 其他儲備 | 1,007,122 | 129 | 1,007,251 |
| 非流動負債 | | | |
| 租賃負債 | – | 77,818 | 77,818 |
| 應付貿易賬款及其他應付款項 | 5,537 | (2,343) | 3,194 |
| 流動負債 | | | |
| 租賃負債的流動部分 | – | 45,170 | 45,170 |
| 應付貿易賬款及其他應付款項 | 155,201 | (3,245) | 151,956 |

現金流量表 (摘錄)

| 千美元 | 採納香港財務 報告準則第16號 「租賃」之前 | 採納香港財務 報告準則第16號 「租賃」的影響 | 如報告 |
|-----------|------------------------------|-------------------------------|----------|
| 經營活動 | 72,168 | 20,577 | 92,745 |
| 投資活動 | (83,678) | 3,283 | (80,395) |
| 融資活動 | (3,991) | (23,860) | (27,851) |
| 現金及存款變動淨額 | (15,501) | – | (15,501) |

(b) 採納香港財務報告準則第16號「租賃」的過渡

本集團自2019年1月1日起已運用經修訂追溯法採納香港財務報告準則第16號「租賃」，方法是於2019年1月1日的保留溢利的期初結餘確認經修訂之累計影響，而比較數字不予重述。重述對2019年期初結餘確認經修訂的累計影響披露如下，不受有關變動影響之項目並不包括在內。

資產負債表 (摘錄)

| 千美元 | 2018年 12月31日 (先前報告) | 採納香港財務 報告準則第16號 「租賃」的影響 | 2019年 1月1日 |
|---------------|---------------------------|-------------------------------|---------------|
| 非流動資產 | | | |
| 使用權資產 | – | 107,313 | 107,313 |
| 分租應收賬款 | – | 8,607 | 8,607 |
| 流動資產 | | | |
| 分租應收賬款的流動部分 | – | 6,401 | 6,401 |
| 應收貿易賬款及其他應收款項 | 88,679 | (30) | 88,649 |
| 權益 | | | |
| 保留溢利 | 202,262 | (4,575) | 197,687 |
| 其他儲備 | 983,742 | 204 | 983,946 |
| 非流動負債 | | | |
| 租賃負債 | – | 88,127 | 88,127 |
| 應付貿易賬款及其他應付款項 | 5,537 | (1,123) | 4,414 |
| 流動負債 | | | |
| 租賃負債的流動部分 | – | 42,332 | 42,332 |
| 應付貿易賬款及其他應付款項 | 150,559 | (2,674) | 147,885 |

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 | |
|----------------|-------------|---------|
| | 2019年 | 2018年 |
| 所耗燃料 | 190,443 | 191,190 |
| 港口開銷及其他航程開支 | 171,671 | 174,352 |
| 折舊 | | |
| – 自有貨船 | 60,133 | 56,321 |
| – 自有其他物業、機器及設備 | 924 | 930 |
| – 使用權資產 | 17,840 | – |
| 借貸利息 | | |
| – 有抵押銀行貸款 | 15,208 | 12,366 |
| – 無抵押可換股債券 | 3,319 | 3,250 |
| – 其他有抵押借貸 | 1,006 | 1,083 |
| 租賃負債利息 | | |
| – 貨船 | 2,269 | – |
| – 其他物業、機器及設備 | 223 | – |
| 燃料掉期合約收益淨額 | (10,226) | (9,350) |
| 出售持作出售資產之虧損 | 174 | – |
| 動用有償契約撥備 | – | (8,057) |
| 撇銷貸款安排費用 | – | 1,623 |
| 出售物業、機器及設備之虧損 | – | 19 |

5. 稅項

根據本集團經營所在國家適用的稅務條例，國際乾散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。

自綜合損益表扣除的稅項為：

| 千美元 | 截至6月30日止六個月 | |
|-----------------------------------|-------------|-------|
| | 2019年 | 2018年 |
| 即期稅項 | | |
| – 香港利得稅，按稅率16.5%（2018年：16.5%）計算撥備 | 408 | 274 |
| – 海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備 | 188 | 171 |
| 就過往年度作出調整 | 20 | 111 |
| 稅項支出 | 616 | 556 |

6. 股息

截至2019年6月30日止期間，本集團概無宣派中期股息（2018年：每股2.5港仙或0.3美仙）。

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溢利除以期內已發行普通股(但不包括本公司2013年股份獎勵計劃(「股份獎勵計劃」)之受託人所持有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 | |
|--------------|-------|-------------|-----------|
| | | 2019年 | 2018年 |
| 股東應佔溢利 | (千美元) | 8,217 | 30,752 |
| 已發行普通股的加權平均數 | (千股) | 4,539,977 | 4,366,033 |
| 每股基本盈利 | (美仙) | 0.18 | 0.70 |
| 相等於 | (港仙) | 1.42 | 5.52 |

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按本集團的股東應佔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普通股的數目作出調整後的期內已發行普通股(但不包括本公司股份獎勵計劃之受託人所持有的股份)的加權平均數所計算。

| | | 截至6月30日止六個月 | |
|------------------------|-------|-------------|-----------|
| | | 2019年 | 2018年 |
| 股東應佔溢利 | (千美元) | 8,217 | 30,752 |
| 已發行普通股的加權平均數 | (千股) | 4,539,977 | 4,366,033 |
| 有關未歸屬有限制股份就計算每股攤薄盈利的調整 | (千股) | 96,695 | 89,941 |
| 每股攤薄盈利的普通股加權平均數 | (千股) | 4,636,672 | 4,455,974 |
| 每股攤薄盈利 | (美仙) | 0.18 | 0.69 |
| 相等於 | (港仙) | 1.39 | 5.41 |

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 | 2019年 6月30日 | 2018年 12月31日 |
|--------|----------------|-----------------|
| 30日或以下 | 43,608 | 35,057 |
| 31-60日 | 264 | 3,609 |
| 61-90日 | 80 | 1,899 |
| 90日以上 | 1,367 | 4,000 |
| | 45,319 | 44,565 |

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後及最終確定港口開銷、逾期索償或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。

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 | 2019年 6月30日 | 2018年 12月31日 |
|--------|----------------|-----------------|
| 30日或以下 | 49,471 | 49,930 |
| 31-60日 | 266 | 1,125 |
| 61-90日 | 41 | 157 |
| 90日以上 | 2,472 | 3,318 |
| | 52,250 | 54,530 |

購買、出售或贖回證券

截至2019年6月30日止六個月，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。

於2019年7月3日，在債券持有人行使認沽權後，本集團已贖回及註銷其2021年到期的125,000,000美元3.25%年票息可換股擔保債券（「債券」）中的本金總額122,216,000美元，連同支付應計但未付利息2,031,250美元。餘下未贖回債券本金總額減至2,784,000美元（「餘下債券」），佔原先發行債券本金總額的2.23%。本集團已行使認購權，並將於2019年8月2日以全數本金額贖回全部餘下債券，及支付直至當天應計但未付的利息。

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2019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2019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2019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。

審核委員會審閱

本公司審核委員會已審閱此份本公司截至2019年6月30日止六個月的中期業績公布及2019年度中期報告。

暫停辦理股東登記手續

由於董事會並未宣派中期股息，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登載。

本公司之2019年度中期報告以中、英文編製，並將於2019年8月16日或前後寄發予選擇收取印刷本之股東當日，在本公司網站登載。

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、Daniel Rochfort Bradshaw、Irene Waage Basili及Stanley Hutter Ryan。

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2019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。