

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2021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2021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

集團

- 於2021年上半年,本集團錄得基本溢利150,400,000美元,為13年來最佳的半年度業績,主要受益於乾散貨運租金持續強勁增長
- 董事會宣派中期股息14港仙
- 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收入分別為14,380美元及18,260美元
- 我們的9,080日營運活動產生強勁的日均利潤1,320美元(淨值)
- 我們的可動用流動資金總額增加至417.1百萬美元(現金及已承諾融資)而淨負債比率為31%

船隊

- 我們於年內至今已獲交付兩艘現代化二手小靈便型乾散貨船及五艘超大靈便型乾散貨船(另有一艘將於第四季度獲交付),而我們已出售四艘較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船
- 自有船隊將為119艘貨船及合共營運約270艘貨船,規模是我們所曾控制的船隊之冠
- 我們已提高超靈便型乾散貨船在船隊的比重,現正受惠於這些較大型貨船在強勁市場中享有的較大租金上升空間
- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船於2021年第三季度的貨船日數中,分別已有76%及81%按日均租金20,800美元及31,310美元(淨值)訂約

展望




- 我們於6月錄得歷來最強勁的月度基本業績。我們於7月及8月的絕大部分收租日數中,已經以更可觀的按期租合約對等基準的日均租金訂約,我們預計持續的穩健需求和全球船隊增長放緩將推動2021年下半年的平均乾散貨運租金高於上半年
- 在短期內,我們預計市場貨船供應緊張的情況將持續,北半球穀物出口季節即將開始,通常會推動第三季度的貨運租金。儘管疫情的未來發展和支持政策的持續性存在變數,但今年餘下時間的乾散貨運需求預計將更為廣泛及繼續受惠於經濟刺激措施和基礎設施項目
- 我們看好乾散貨運市場的長遠前景。乾散貨船訂單處於歷史低位,我們相信供應增長可望保持在適度水平,因為減碳法規將導致使用傳統燃油引擎的新建造貨船之預期經濟壽命縮短,令業界對訂購新貨船意欲大減,而隨著國際海事組織的法規於2023年實施,將迫使貨船減速航行
- 我們龐大的核心船隊及超靈便型乾散貨船在船隊的佔比提升,加上我們以客為先的業務模式、高效的成本架構和實力強大的團隊,讓我們能夠為客戶提供業內首屈一指的服務及表現,整裝待發,把握強勁市況的機遇

* 僅供識別

百萬美元	截至6月30日止六個月	
	2021年	2020年
營業額	1,142.0	681.5
稅息折舊及攤銷前溢利 [#]	244.6	79.2
基本溢利/(虧損)	150.4	(26.6)
股東應佔溢利/(虧損)	160.1	(222.4)
每股基本盈利(港仙)	26.4	(37.1)
每股股息(港仙)	14.0	—

[#] 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、燃料掉期合約遠期之平倉收益及未變現衍生工具收支。

我們的船隊

	自有 ²	長期租賃	營運貨船 ¹		總計
			小計	短期租賃 ³	
	成本大致固定			成本跟隨市場波動	
 小靈便型	77	12	89	34	123
 超靈便型 (包括超大靈便型)	41	4	45	95	140
 超巴拿馬型	1	0	1	0	1
總計	119	16	135	129	264

¹ 於2021年6月30日

² 上述已包括一艘已購入並已於7月交付的小靈便型乾散貨船及一艘已購入並預期將於2021年第四季度交付的超靈便型乾散貨船

³ 於2021年6月營運的短期及與指數掛鈎的貨船之平均數目

行政總裁報告

我們錄得13年來最佳的半年度業績，而第三季度的已訂約租金更為強勁

於2021年上半年，本集團錄得基本溢利150,400,000美元，淨溢利160,100,000美元，稅息折舊及攤銷前溢利244,600,000美元及28%的穩健股本回報率。每股盈利為26.4港仙，董事會已宣派中期股息每股14港仙，符合我們派發不少於淨溢利50%的股息政策。

雖然這是我們於13年來最強勁的半年度業績，但這盈利是由期初逐步改善的。

我們單計6月份的基本業績為53,000,000美元，是公司歷來最佳的單月基本業績。我們於7月及8月的絕大部分收租日數中，已經以更可觀的按期租合約對等基準的日均租金訂約，而我們核心船隊的開支則大致固定。

我們的業績繼續改善，主要得力於：

- 貨運市場租金上升
- 航程的執行由訂約計隔一至三個月
- 租金較低的貨運合約逐漸到期
- 我們擁有更大規模的核心船隊，其貨船開支大致固定
- 超靈便型乾散貨船在船隊中的比例上升，因此受惠於其在強勁市況中較大的租金上升空間，及
- 我們的營運活動在第二季度表現更強勁

這是我們在岸上和船上的團隊一直用心經營，整裝以待的強勁市況，現在終見成果，確實令人甚為鼓舞。

我們大型的核心業務是我們盈利能力的主要原動力，其開支大致上固定，而我們的營運活動也有不俗的貢獻，特別是在第二季度錄得強勁的利潤。我們於上半年的9,080日營運活動中產生日均利潤1,320美元（淨值），這項出色表現印證太平洋航運團隊在快速變化的市場中的營商能力。

我們的管理開支、財務開支及貨船營運開支仍然控制得宜及具競爭力，但主要因船員換班費用、隔離及其他疫情相關的船員開支增加，令我們以至整個航運業的貨船營運開支上升。

由於貨運市場走強及我們穩健的收入表現，我們的資產負債表繼續增強。於2021年6月30日，我們的可動用流動資金增加至417,100,000美元，而借貸淨額為539,500,000美元，是我們自有貨船的賬面淨值的31%，與去年年底相比下降6個百分點。

需求殷切是貨運租金走強的主要原因

我們經營的貨運市場租金上漲，主要由於對我們兩個最重要的商品類別—小宗散貨及穀物—的需求強勁。全球小宗散貨的指示性裝載量於2021年上半年按年上升13%，第一季度中國進口增長強勁，隨後在第二季度運往中國以外地區的小宗散貨裝載量增加，包括美國對鋼鐵、水泥和其他建築材料的強勁需求。小宗散貨的需求無論在地域上或以商品及客戶而言皆為廣泛及多元化，並且通常跟隨國內生產總值的增長。因此，根據全球國內生產總值增長6%的預測，加上多國繼續推行刺激經濟措施，今年餘下時間的小宗散貨需求依然樂觀。

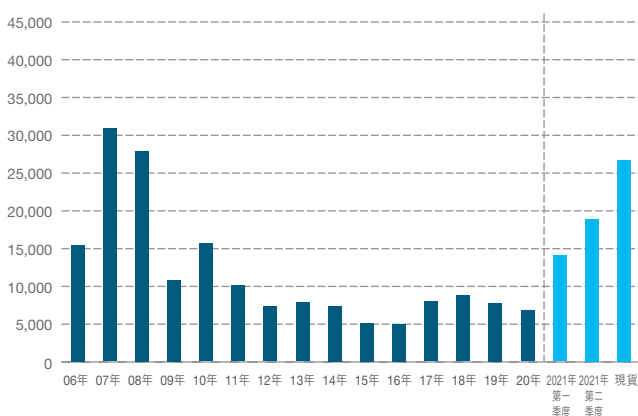
期內的指示性穀物裝載量增長9%，這是受強勁的大豆貿易和中國大量進口玉米這個令人鼓舞的新趨勢所支持。北半球的穀物季節剛剛開始，黑海、歐洲和北美的出口漸增，這通常令第三季度成為全年當中乾散貨運最強勁的季度。長期穀物需求的原動力主要來自城市化、不斷擴大的中產階級和不斷改變的飲食習慣推動對肉類以至動物飼料的需求，而全球經濟增長則對長期穀物需求影響不大。

我們所經營的分部也略微受惠於因集裝箱運費異常強勁，令一些商品改由配備起重機的貨船運送，以及因港口擠塞、疫情和中國從更遠的地方（而非澳洲）進口煤炭所造成一些船隊效率不足的情況。

市場按期租合約對等基準的租金現時遠高於對上一次於2010年的強勁市況水平

小靈便型乾散貨船核心業務按期租合約對等基準的收入*

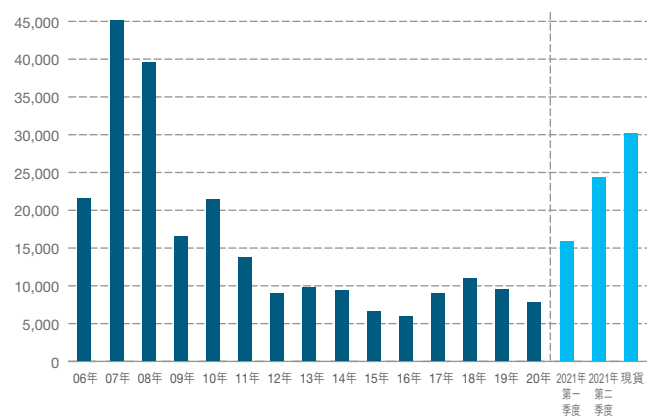
美元/日（淨值）



* 直至2017年末為波羅的海小靈便型乾散貨船指數28,000載重噸，自2018年起為波羅的海小靈便型乾散貨船指數38,000載重噸（經調整）

超靈便型乾散貨船核心業務按期租合約對等基準的收入#

美元/日（淨值）



直至2015年7月為波羅的海超靈便型乾散貨船指數52,000載重噸，自2015年8月起為波羅的海超靈便型乾散貨船指數58,000載重噸

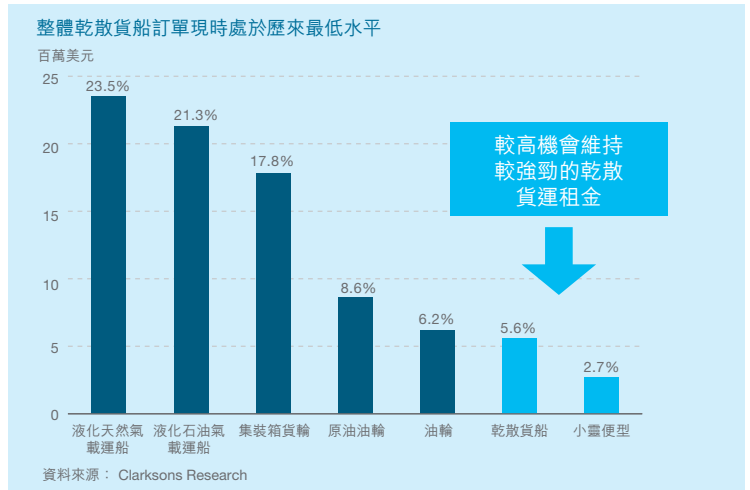
乾散貨船的供應增長放緩而乾散貨船訂單處於歷史低位

雖然報廢量持續偏低，但由於新建造貨船交付量減少並將於2021年下半年及2022年進一步下降，供應增長已經放緩。儘管燃料價格上漲，貨運租金大幅上升令貨船於年內逐漸提高航速，但運力供應仍然緊張。

預計未來數年全球乾散貨船船隊的淨增長仍會低於需求增長，特別是我們所經營的分部，預示貨運租金的上揚。根據Clarksons的數據，乾散貨船訂單處於歷史低位，訂單量與其他航運界別相比也較小。

雖然歷來強勁的貨運租金會推動貨船的新訂單增加，但我們認為乾散貨船供應增長可望保持在適度水平，原因是：

- 減碳法規帶來不確定性及導致使用傳統燃油引擎的新建造貨船之預期經濟壽命縮短
- 從訂購到交付配備現有技術的貨船需要兩至三年的時間，進一步增加了技術和經濟方面的不確定性
- 配備新技術的貨船的出現及商業上可行性和建立全球的燃料基礎設施尚需數年時間
- 價格較低並可及時交付的二手貨船會是在目前的強勁市況下更具吸引力的投資，及
- 國際海事組織新的燃油效率法規於2023年實施，將引致貨船減速航行



受惠於我們大力擴充自有船隊的策略

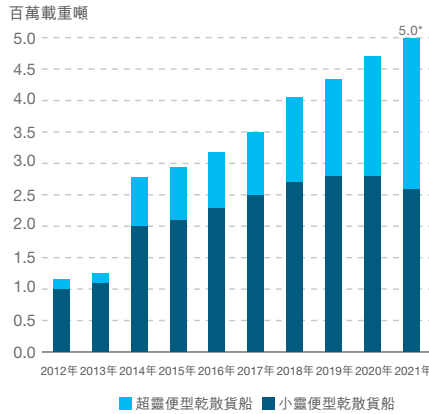
二手貨船的價值已經從去年年底的低點回升，但仍遠低於過去在強勁市況的水平。例如，10年船齡的小靈便型及超靈便型乾散貨船目前的價值僅為2010年時的70%左右，而目前的貨運租金約為2010年平均貨運租金的135%。我們相信二手貨船的價值有進一步上升空間，並繼續購置優質的二手貨船。

我們按照既定策略，自去年11月以來購入了六艘超大靈便型乾散貨船及兩艘38,000載重噸小靈便型乾散貨船，除了其中的一艘超大靈便型乾散貨船外，其餘均已獲交付。我們已經策略性地提高超靈便型／超大靈便型乾散貨船於船隊中的比例，現正受惠於這些較大型貨船在強勁市況中享有的較大租金上升空間。

我們在去年12月和今年1月承諾出售的四艘船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船已於上半年交付予買方。

連同尚未交付的一艘超大靈便型乾散貨船，我們擁有119艘優質貨船，它們極其適合我們的客戶和我們的貨運服務，目前正帶來非常吸引的回報。我們的自有貨船的平均船齡為10.9年，我們認為這是優化我們的資本回報的理想水平，並且既可享受升值空間之餘，同時能盡量減低在逐步轉用新技術貨船的趨勢下所產生的剩餘價值風險。連同租賃貨船，我們目前一共營運約270艘貨船，規模是我們歷來最大。

大幅增長的自有船隊及超靈便型乾散貨船佔船隊的比例



二手貨船價值仍遠低於對上一次於2010年的強勁市況水平，儘管貨運租金遠高於當時的水平。我們相信二手貨船價值有進一步上升的空間，並繼續購置優質的二手貨船。

船員換班及其他新型冠狀病毒疫情問題對營運的影響

我們廣泛的業務連續性舉措，讓我們的業務在疫情期間一直全面運作。我們審慎管理因新型冠狀病毒疫情帶來的額外開支及延誤，儘管面對持續的船員換班限制和複雜性，我們向客戶提供的服務大致無間。

我們感激一眾船員，雖然針對新型冠狀病毒疫情的限制措施令他們留在船上的時間超出預期，但在疫情期間維持安全營運操作，盡展專業精神。

目前我們的船員中有70%在登船前已接種疫苗，我們對此接種率感到鼓舞，並正促進其他未接種疫苗的船員，在貨船停靠在接受船員前往其疫苗接種中心的港口(例如美國)時接種疫苗。

國際海事組織新的碳效能法規將引致貨船從2023年起降低航速

國際海事組織於2021年6月通過了推動技術和營運措施的全體法規，將自2023年1月起生效，目的是在這十年間確保每年提高現有貨船的碳效能。太平洋航運多年來已一直採用同類型碳效能改進措施，因此我們的貨船將能夠從容遵守新規定。

7月中旬，歐盟委員會宣布，擬從2023年起將航運業納入歐盟排放交易體系(EU ETS)、對船用燃料徵稅以及實施降低碳密度的規定，以上目標或有助於加快全球減碳進度，而相關規則有待進一步制訂。

我們將於2021年可持續發展報告中對國際海事組織及歐盟的法規作更詳細的審視，但目前可以預期，在中期內將導致貨船平均航速減慢，而設計不佳和較耗油的貨船將最受影響。我們相信這將提高太平洋航運在市場上相對同業的競爭力。

長遠而言，當低排放或零排放的小宗散貨貨船在商業上是可行，及所需的全球加油基礎設施到位時，我們將會投資於這些貨船。業界的研發工作已經迅速開展，以使零排放貨船在這十年內實現。太平洋航運亦支持並投入業界的討論，同時，我們不訂購使用傳統燃油引擎的新建造貨船。

下半年市場前景向好

國際貨幣基金組織於7月將其全球國內生產總值增長預測進一步上調至2021年的6%和2022年的4.9%，除了之前所預期的2021年下半年在疫苗推動下的復甦，更主要反映疫情及先進經濟體就新型冠狀病毒疫情所作出的刺激經濟措施等因素。這些經濟動力已經支持對乾散貨運的強勁需求，儘管疫情的未來發展和支持政策的持續性存在變數，我們預計利好市況可望持續，特別是受惠於經濟刺激措施和基礎設施項目。

在短期內，隨著一般會推動第三季度貨運租金的北半球穀物出口季節即將開始，目前的市場貨船供應緊張狀況預計將會持續。

我們預計下半年乾散貨船需求的持續強勁將由廣泛的因素所支持，而對中國的依賴較小。我們預計，對小宗散貨和穀物的持續穩健需求以及船隊增長放緩，將為2021年下半年帶來高於上半年的平均乾散貨運租金，這一點亦可見於我們第三季度的強勁訂約租金水平。我們目前的理想利潤水平將讓我們能夠通過派息回饋股東。

領導的變動

正如1月時所宣布，在出任行政總裁一職九年多後，本人將於7月底退休及返回祖國瑞典。本公司現時完全專注於其現已大幅壯大的核心小靈便型和超靈便型乾散貨船業務，擁有強大的團隊和高效的成本架構，並已整裝待發，把握強勁市況的裨益。我感謝太平洋航運每一位岸上和船上的同事以及股東和所有持份者多年來的鼎力支持。對於能夠為太平洋航運效力，本人深感榮幸。

太平洋航運的行政總裁一職將由Martin Fruergaard先生於7月31日接任。Fruergaard先生擁有長久和傑出的海運經驗和卓越的領導能力，董事會和我對他加盟本公司感到振奮，深信在他出色的領導下，太平洋航運在小宗散貨分部的顯赫地位將繼續發展和壯大。本人深感欣慰。

最後，今天的太平洋航運由世界級的董事會和最優秀的團隊，以其擁有經驗豐富、辛勤工作和忠心耿耿的人才妥善管理，令公司成為所經營的分部領導者和客戶的首選貨運夥伴。

Mats Berglund
行政總裁

香港，2021年7月29日

中期內可能影響市場的因素

機會

- 中國工業生產保持強勁並持續增長及穀物消耗，帶動對乾散貨商品的需求
- 美國和世界其他地區在疫情後以及於刺激經濟政策推動下的復甦
- 為遵守排放規定及面對燃料開支上漲，營運航速減慢
- 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
- 由於環境法規越趨複雜及貨船維修及升級開支上升，導致更多低質素及設計不佳的貨船報廢

威脅

- 針對新型冠狀病毒疫情而擴大或持續採取的措施，影響全球經濟活動和乾散貨商品貿易
- 新建造乾散貨船的訂單過多，促使船隊淨增長上升
- 中國經濟增長放緩和減少刺激經濟措施，影響乾散貨船需求
- 關稅和保護主義推動本地生產卻以全球貿易作為代價
- 乾散貨船船隊效率不足和非常強勁的集裝箱市場等暫時性因素為乾散貨船需求帶來的輕微得益或會減少

市場回顧

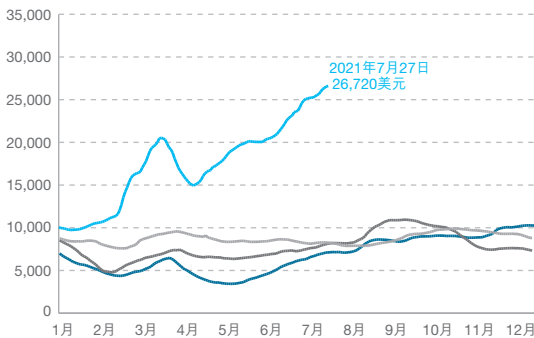
乾散貨運市場更見強勁

16,400美元 (淨值) ↑ 233% (按年)

BHSI 38,000載重噸 (經調整)
2021年上半年小靈便型乾散貨船現貨市場平均日均租金

小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

美元/日 (淨值)*



BHSI 38,000載重噸貨船 (經調整)

* 扣除5%佣金

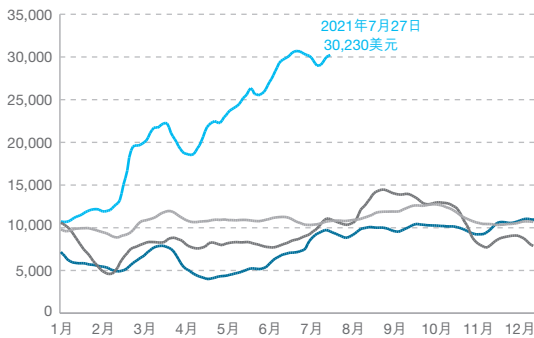
資料來源：波羅的海交易所

19,960美元 (淨值) ↑ 248% (按年)

BSI 58,000 載重噸
2021年上半年超靈便型乾散貨船現貨市場平均日均租金

超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

美元/日 (淨值)*



BSI 58,000載重噸貨船

乾散貨運市場面對強勁而全面的需求

需求因素

2021年上半年的貨運市場受惠於商品需求的全面增長。初步數據顯示，期內全球乾散貨裝載量在數項因素支持下比去年同期增長8%。

中國對乾散貨進口的需求繼續強勁，這是因為建築業、製造業及工業產出增加(推動了小宗散貨及鐵礦石數量)，以及重建豬群(推動了穀物及大豆數量)。中澳之間的貿易緊張局勢導致中國從更遠的地方採購進口貨物，令噸位航距上升。

由於世界各地的刺激經濟措施及經濟活動，非中國目的地的需求增長強勁，推動了鐵礦石等關鍵商品的貿易。截至6月，年內全球關鍵商品的裝載量與去年同期相比增長了約4%。

受惠於2020年底至2021年美國大豆出口續創歷史新高，第二季度南美穀物出口表現強勁，以及出現了向中國出口大量玉米這個令人鼓舞的新趨勢，上半年全球穀物裝載量較去年同期上升9%。

上半年全球煤炭裝載量在去年疫情導致的疲弱表現中回升4%，特別是由於印度的煤炭需求回復所致。

由於建築業的增長，全球小宗散貨裝載量增長了13%，並略為受惠於一些因集裝箱運貨高企從而令一些商品改由乾散貨船運送。

2021年上半年全球貨物裝載量

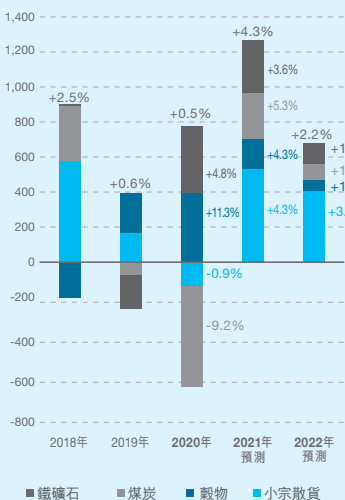
鐵礦石	↑ +4%
煤炭	↑ +4%
穀物	↑ +9%
小宗散貨*	↑ +13%
乾散貨總量	↑ +8%

* 礦物、非煤炭能源、金屬及礦石、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：AXS Marine

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)

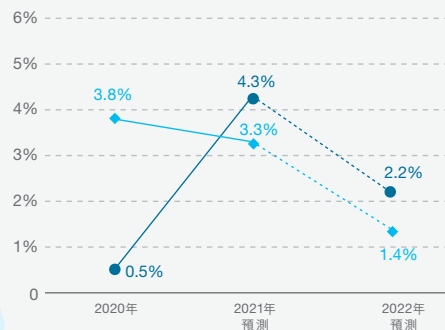


資料來源：Clarksons Research, 於2021年7月數據

預期未來正面的貨船需求和供應平衡

整體乾散貨船的需求與供應

%按年變動

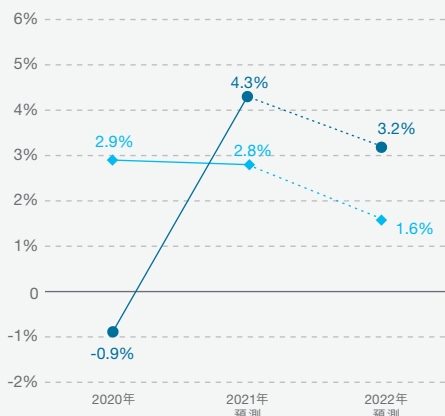


● 噸位航距需求

◆ 船隊淨增長

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



● 噸位航距需求

◆ 船隊淨增長

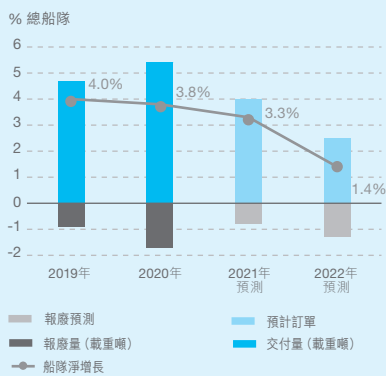
資料來源：Clarksons Research, 於2021年7月數據

全球船隊淨增長正放緩

+1.9%

2021年上半年
整體乾散貨船運力

整體乾散貨船供應發展情況



資料來源：Clarksons Research，於2021年7月的數據

由於船東在當前強勁的貨運市場上繼續營運貨船獲得健康回報，因此乾散貨船的報廢率一直偏低。即使沒有報廢，全球乾散貨船船隊的淨增長自2020年中以來已經放緩，2021年上半年的運力淨增長只有1.9%，而去年同期為2.2%，主要原因是新建造貨船交付量於2020年第二季度見頂後放緩。市場也因為船隊的效率不足而略微受惠。

我們專注的小靈便型和超靈便型乾散貨船的全球船隊淨增長1.3%，可見其基本因素比大型貨船更為強健。

由於貨運租金大升，儘管燃料價格上漲，期內貨船航速提高了3%，儘管如此，供應仍然緊張。

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2023年起生效的國際海事組織和歐盟的減碳法規也將導致貨船減慢航速，變相令供應減少，利好市場的長遠走勢。

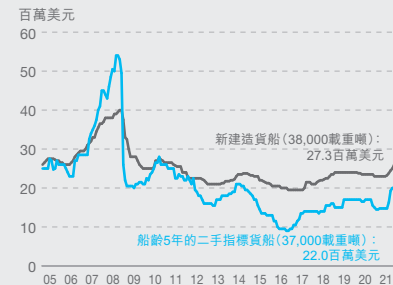
二手貨船價值回升

22.0百萬美元 **↑49%**

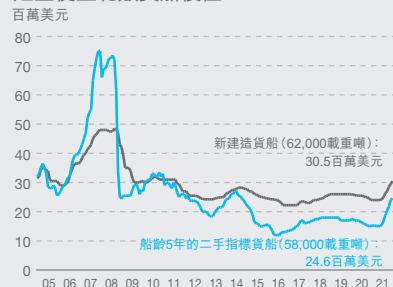
二手小靈便型乾散貨船按年變化

受貨運市場顯著轉強及前景好轉所帶動，貨船價值已自2020年底的低位回升。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為22,000,000美元，自年初以來已上升49%。

小靈便型乾散貨船價值



超靈便型乾散貨船價值



資料來源：Clarksons Research及波羅的海交易所，於2021年7月的數據

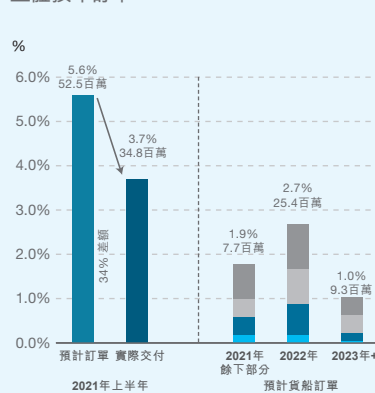
貨船價值及行業前景
影響新貨船訂單

乾散貨船訂單處於有記錄以來的低位

儘管貨運市場表現強勁，今年上半年的新建造乾散貨船訂單仍然低迷，而且預計將繼續處於低水平。由於商品價格上漲導致新建造貨船成本顯著上升，而不斷收緊的減碳規定和相關的技術不確定性令訂造使用化石燃料的傳統貨船的意欲大減。

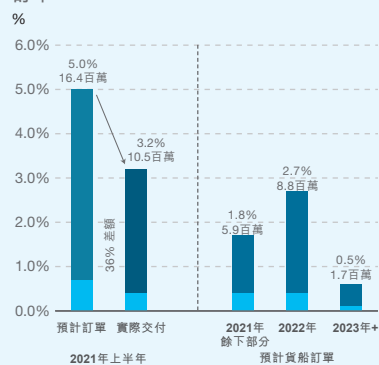
小靈便型及超靈便型乾散貨船的訂單目前佔現有船隊的5.0%，而整體乾散貨船的訂單處於5.6%的歷史最低水平，將會導致未來數年貨船供應低於需求的情況持續。

整體按年訂單



資料來源：Clarksons Research，於2021年7月的數據

小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單



小靈便型乾散貨船是乾散貨船領域中 訂單水平最低和船齡最高的船隊

船型	小靈便型 (10,000-41,999載重噸)	超靈便型 (包括超大型靈便型) (42,000-64,999載重噸)	巴拿馬型及超巴拿馬型 (65,000-119,999載重噸)	好望角型 (包括超大型礦石貨船) (120,000以上載重噸)	乾散貨船總量 >10,000載重噸	平均船齡	船齡20年以上	2021年上半年報廢量於2021年1月1日之現有船隊百分比
小靈便型	2.7%	6.2%	6.1%	5.9%	5.6%	12	13%	0.4%
超靈便型	6.2%	6.2%	6.1%	5.9%	5.6%	10	8%	0.2%
巴拿馬型及超巴拿馬型	6.1%	6.2%	6.1%	5.9%	5.6%	11	10%	0.2%
好望角型	5.9%	6.2%	6.1%	5.9%	5.6%	9	1%	0.8%
乾散貨船總量 >10,000載重噸	5.6%	6.2%	6.1%	5.9%	5.6%	11	6%	0.5%

資料來源：Clarksons Research，於2021年7月的數據

我們的表現

我們的業務錄得基本溢利150,400,000美元（2020年：基本虧損26,600,000美元），是我們在13年來最強勁的半年度業績。此外，我們錄得自2010年以來最佳的按期租合約對等基準的日均收入，營運活動產生強勁的利潤，並繼續有效地控制自有貨船的營運開支。

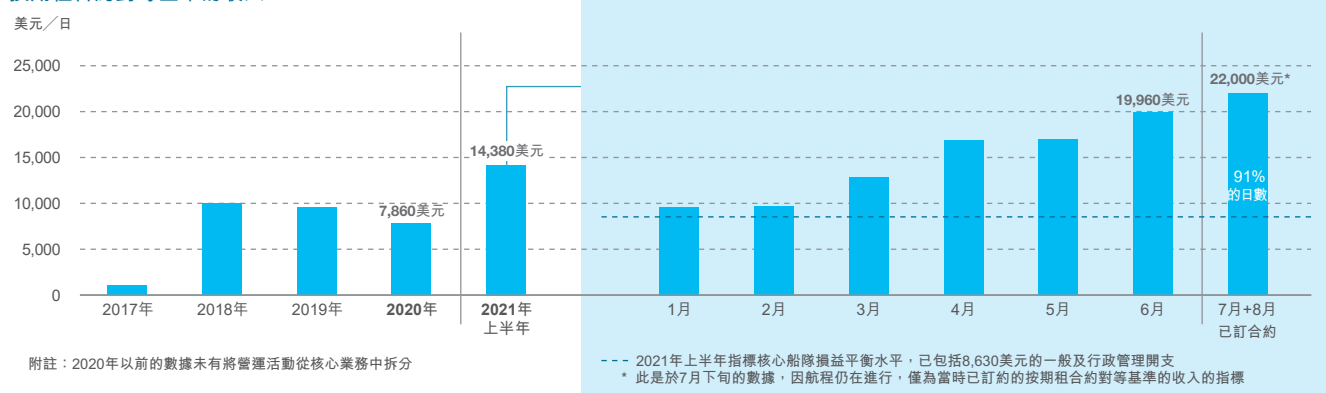
百萬美元	截至6月30日止六個月		
	2021年	2020年	變動
核心業務小靈便型乾散貨船貢獻	105.2	(16.0)	>+100%
核心業務超靈便型乾散貨船貢獻	65.9	5.0	>+100%
營運活動貢獻	11.9	12.5	-5%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	2.1	2.1	-
表現（未計管理開支）	185.1	3.6	>+100%
調整後一般及行政管理開支總額	(34.1)	(30.0)	-14%
稅款及其他	(0.6)	(0.2)	>-100%
基本溢利／（虧損）	150.4	(26.6)	>+100%
貨船賬面淨值（包括持作出售資產）	1,720.0	1,717.5	+0%

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

核心業務

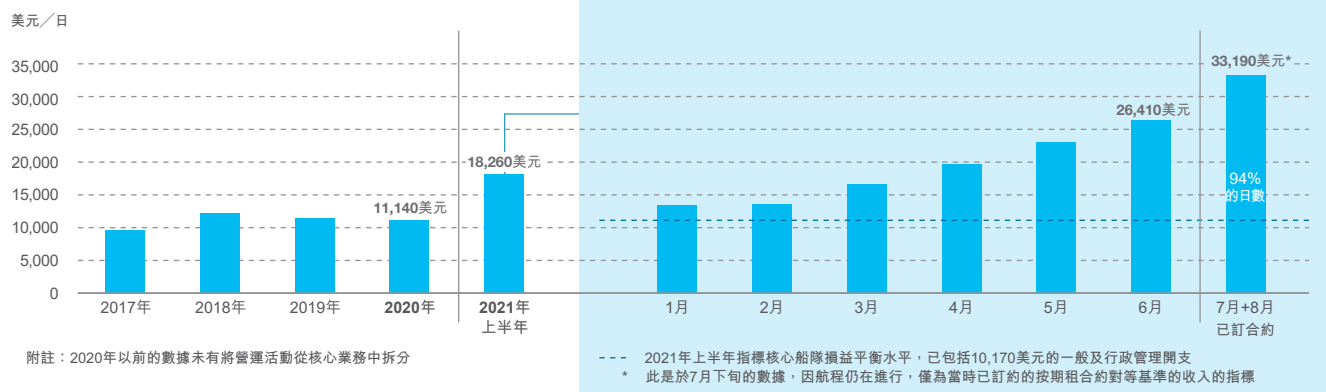
小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI



超靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI



■ 我們的核心業務錄得：

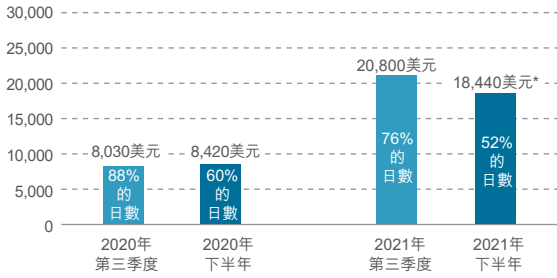
- 小靈便型乾散貨船的16,030收租日之日均租金為14,380美元。
- 超靈便型乾散貨船的7,360收租日之日均租金為18,260美元。
- 迄今為止，由於小宗散貨市況更見強勁，加上我們良好的成本控制，我們的按期租合約對等基準的日均收入每月遞增，帶動小靈便型及超靈便型乾散貨船的貢獻顯著增加。
- 於6月，我們錄得歷來最強勁的月度基本業績達53,000,000美元，我們於7月及8月的絕大部分收租日數中，已經以更可觀的按期租合約對等基準的日均租金訂約。

已訂遠期合約

小靈便型乾散貨船

2021年第三季度每日 **20,800美元** (淨值)

美元/日 (淨值)



此是於7月下旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的收入指標。

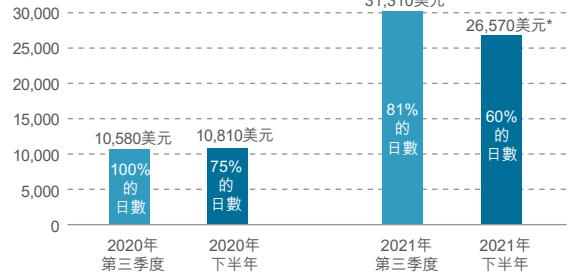
* 請注意，我們已訂約的小靈便型乾散貨船的遠期貨運合約涵蓋2021年餘下日數的部分主要為逆航貨運。與收入更高的順航貨運結合，整體按期租合約對等基準收入通常會更可觀。

已訂遠期合約

超靈便型乾散貨船

2021年第三季度每日 **31,310美元** (淨值)

美元/日 (淨值)



此是於7月下旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的收入指標。

* 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2021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註釋)，並未包括目前約為每日1,250美元的任何硫淨化器的得益。

- 2021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76%及81%按日均租金20,800美元及31,310美元 (淨值) 獲訂約。
- 2021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52%及60%按日均租金18,440美元及26,570美元 (淨值) 獲訂約。(已訂合約日數不包括營運活動。)
- 繼美國宣布終止與香港之間就國際船運收入豁免徵稅的協議後，我們已於2021年1月起開始對我們在美國水域的國際航運業務支付美國運輸稅，但我們將繼續與香港當局研究解決辦法，以在未來減少甚至消除這些稅項。

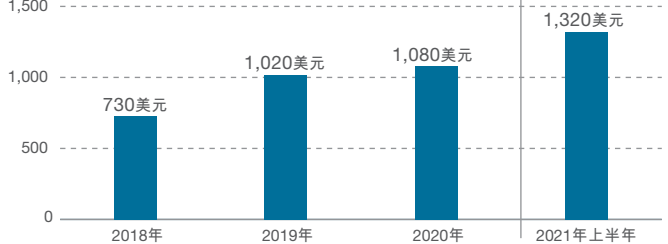
營運活動

- 我們以短期租賃貨船專門運載現貨的營運活動日數於上半年為9,080日，錄得強勁的日均淨利潤為1,320美元。
- 我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船 (當我們的核心貨船未能提供服務時) 進行配對，以配合我們的核心業務，因此，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻。

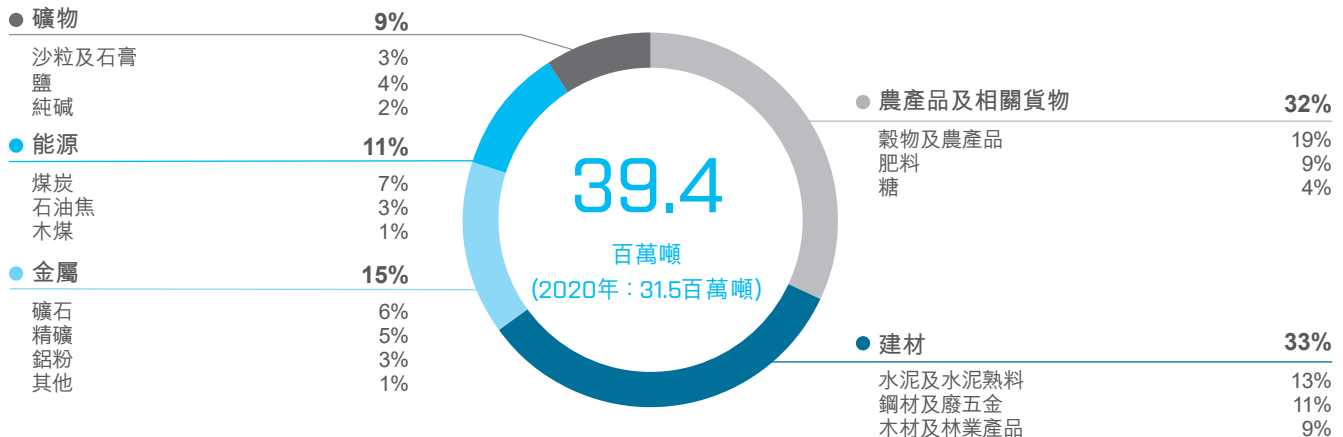
利潤 KPI

每日 **1,320美元** (淨值)

美元/日



2021年上半年本集團乾散貨運量

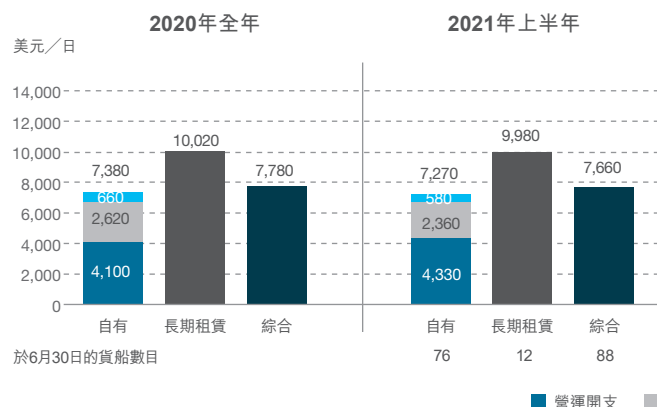


核心業務貨船開支

日均貨船開支 (不包括一般及行政管理開支)

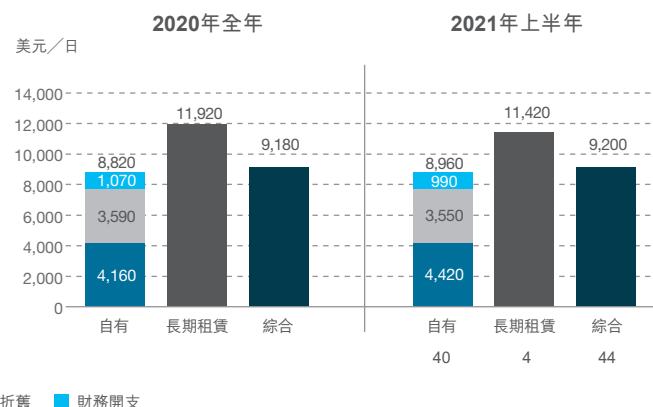
小靈便型

日均開支 **7,660美元** (綜合)



超靈便型

日均開支 **9,200美元** (綜合)



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為4,360美元 (2020年全年: 4,120美元), 與2020年全年比較增加6%。主要因船員換班費用、隔離及其他疫情相關的船員開支增加, 令我們以至整個航運業的貨船營運開支上升。憑藉有效的管理、良好的成本控制及規模效益 (包括營運及採購效率), 日均營運開支仍然處於具競爭力的水平。

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 (2020年全年: 1.0日), 其中0.2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日均折舊開支 (包括資本化的入塢開支) 減少10%, 主要由於在2020年6月作出的減值。

■ 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與2020年全年比較分別減少12%及7%, 反映借貸減少及利率下降的影響。我們的自有小靈便型及超靈便型乾散貨船日均綜合財務開支為710美元 (2020年全年: 780美元)。

長期租賃貨船開支

長期租賃貨船的日均開支主要包括使用權資產折舊、租賃負債的利息開支及12個月以上租賃的技術管理服務開支。小靈便型乾散貨船之長期租賃貨船開支大致不變。超靈便型乾散貨船之長期租賃貨船開支減少4%, 主要由於歸還較高租金租入之貨船所致。

美元	2020年 全年	2021年 上半年	2021年 下半年 (未來)
小靈便型	10,020	9,980	10,550
超靈便型	11,920	11,420	14,560

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減至7,660美元及增至9,200美元 (2020年全年: 7,780美元及9,180美元)。

未來長期租賃貨船開支

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)
2021年下半年	2,660	10,550	1,290	14,560
2022年	4,240	9,980	1,170	13,250
2023年	2,250	10,240	270	10,290
2024年	1,660	10,290	-	-
2025年	370	10,500	-	-
總計	11,180		2,730	

貨船日數

日數	小靈便型		超靈便型	
	2020年 全年	2021年 上半年	2020年 全年	2021年 上半年
核心業務收租日數	34,120	16,030	14,120	7,360
- 自有貨船收租日數	28,830	13,650	12,450	6,650
- 長期租賃貨船收租日數	5,290	2,380	1,670	710
短期核心日數 ⁽¹⁾	6,070	4,780	12,520	9,710
營運活動日數	7,310	2,830	8,190	6,250
自有貨船停租日數	820	310	280	90
總貨船日數	48,320	23,950	35,110	23,410

⁽¹⁾ 短期租賃貨船用作支援我們的核心業務

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34,100,000美元 (2020年上半年: 30,000,000美元及2020年全年: 61,200,000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720美元 (2020年全年: 730美元), 由自有貨船及租賃貨船之日均開支分別為970美元及520美元 (2020年全年: 940美元及520美元) 所構成。

資金

現金流及流動資金

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

我們積極管理本集團的現金及借貸，以確保於不同的船運週期皆具備充裕資金應付我們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。我們繼續成功地將該比率維持在遠低於此限制的水平。

本節的資料是在作出香港財務報告準則第16號「租賃」所要求的調整前呈列。

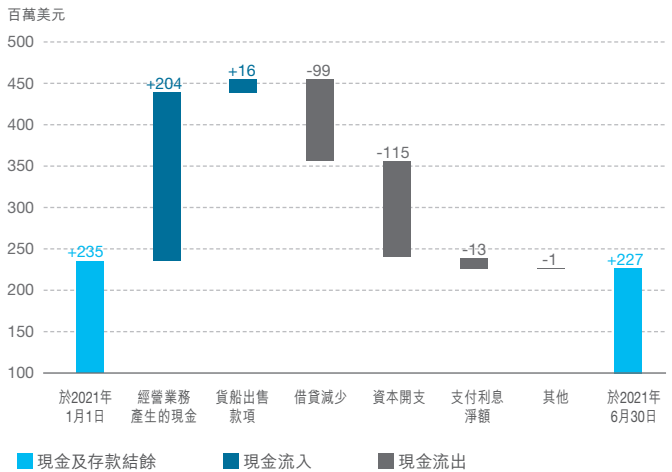
2021年上半年主要發展

- 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203,900,000美元，2020年上半年為77,500,000美元及2020年全年為181,500,000美元。
- 於4月本集團新簽訂以兩艘未被抵押的貨船作抵押的6年期45,000,000美元的雙邊定期貸款。
- 本集團就已承諾借貸中淨提用45,000,000美元及淨償還143,900,000美元，期內用於借貸的淨現金流出為98,900,000美元。
- 期內，本集團支付114,600,000美元現金資本開支，包括：
 - (a) 支付96,400,000美元作為2020年11月承購的四艘二手超大靈便型乾散貨船以及另外一艘二手超大靈便型乾散貨船和一艘二手小靈便型乾散貨船的代價，上述貨船已於2021年上半年交付；及
 - (b) 支付18,200,000美元入塢及壓倉水處理系統的安裝開支。
- 於6月，本集團購入一艘售價為14,900,000美元並已於7月以現金支付及獲交付的二手小靈便型乾散貨船及另外一艘售價為14,800,000美元的二手超大靈便型乾散貨船，並將以現金支付及預計會於第四季度獲交付。

於2021年6月30日：

- 本集團的現金及存款為227,000,000美元。
- 本集團可動用而未提用的已承諾借貸融資額為190,100,000美元。
- 本集團的淨負債比率為31%。
- 現時未用作抵押的貨船共八艘。

2021年上半年集團現金流入及流出



流動資金及借貸

百萬美元	2021年 6月30日	2020年 12月31日	變動
現金及存款總額 (a)	227.0	234.8	-3%
可動用而未提用的 已承諾借貸融資額	190.1	127.7	+49%
可動用流動資金總額	417.1	362.5	+15%
借貸的流動部分	(88.8)	(88.7)	
借貸的非流動部分	(677.7)	(775.2)	
借貸總額 (b)	(766.5)	(863.9)	+11%
借貸淨額 (b)-(a)	(539.5)	(629.1)	+14%
借貸淨額相對股東權益 比率	44%	59%	
借貸淨額相對自有貨船 賬面淨值比率 KPI	31%	37%	

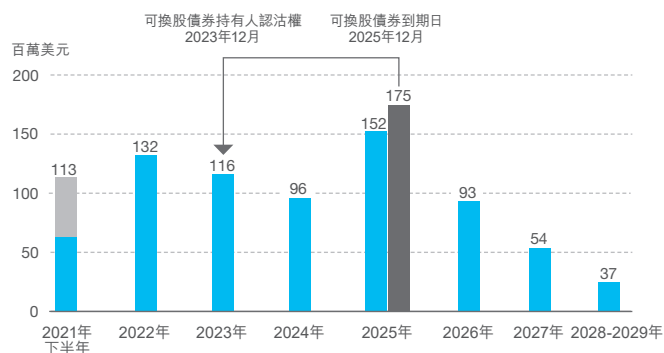
本集團根據風險、回報及流動性的適度平衡進行評估，將現金投資於各種金融產品。現金、存款及投資產品存放於主要位於香港及新加坡的多家國際性大型銀行。

於2021年6月30日，本集團持有的現金及存款包括223,900,000美元及相當於3,100,000美元的其他貨幣。該等現金及存款主要存放於為期三個月或以下的流動存款及儲蓄戶口，以維持集團的流動資金用作應付營運資金的需要、股息及購買貨船的任何承擔。

於2021年上半年，我們就本集團的現金獲取0.3%的回報率。

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的遞減明細表



我們透過集團的資產負債表取得融資，以優化本集團的現金資源供應。本集團於2021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956,600,000美元（2020年12月31日：991,600,000美元），主要以美元為單位。

- 無抵押364天循環信用貸款50,000,000美元
- 已抵押借貸及未提用的已承諾借貸融資額合共742,600,000美元
- 可換股債券（面值175,000,000美元，賬面值164,000,000美元，債券持有人認沽權行使日為2023年12月）

借貸及未提用的已承諾借貸融資額 – 792,600,000美元 (2020年12月31日：828,700,000美元)

已抵押借貸整體減少主要由於借貸按期攤銷，惟部分影響被新簽訂的一項雙邊定期貸款所抵銷。

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2021年6月30日：

- 本集團的已抵押借貸乃以 109 艘賬面淨值總額為 1,607,800,000 美元的乾散貨船以及轉讓該等貨船的相關收入及保險作抵押。
- 本集團已遵從其所有借貸相對資產值的規定。

損益表含義：

利息開支下降至10,800,000美元（2020年上半年：14,300,000美元），主要由於期內的平均借貸下跌至684,300,000美元（2020年上半年：810,400,000美元）所致。

部分借貸為浮息借貸，但本集團透過訂立利率掉期合約管理此風險。

可換股債券負債部分 – 164,000,000美元 (2020年12月31日：162,900,000美元)

於2021年6月30日，本集團於2025年12月到期年票息為3.0%的可換股債券的本金為175,000,000美元，目前的轉換價為每股2.34港元。

如本集團2020年年報所述，在可換股債券原有所得款項中，22,200,000美元已用於補充購買於2019年9月17日宣布之收購四艘貨船交易中的兩艘貨船之現金代價，27,200,000美元已用於購買上述交易中另外兩艘貨船之現金代價，16,800,000美元已用於購買一艘已於2020年初交付予本集團的二手超靈便型乾散貨船，67,000,000美元已用於購買四艘已於2020年11月公布的二手超靈便型乾散貨船，而13,500,000美元亦已用於購買另一艘二手超靈便型乾散貨船。全部五艘超靈便型乾散貨船已於2021年上半年交付予本集團。餘額26,700,000美元已用作一般企業用途，包括但不限於貨船營運開支、貨船租賃、履行本集團的財務責任、辦公室行政開支以及貨船及非貨船設備開支。

損益表含義：

利息開支為3,800,000美元（2020年上半年：3,700,000美元），乃根據期內未償還可換股債券的實際平均利率4.7%（2020年上半年：4.7%）計算。

財務開支

百萬美元	平均利率		於2021年	財務開支		變動
	損益表	現金	6月30日 之結餘	2021年 上半年	2020年 上半年	
借貸(包括已變現的利率掉期合約)	3.1%	3.1%	602.5	10.8	14.3	+24%
可換股債券(附註)	4.7%	3.0%	164.0	3.8	3.7	-3%
	KPI 3.4%	KPI 3.1%	766.5	14.6	18.0	+19%
其他財務費用				0.7	0.5	
財務開支總計				15.3	18.5	+18%
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 16.0倍	4.3倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為3,800,000美元，而實際現金開支則為2,600,000美元。

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

本集團致力於其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2021年上半年，本集團的利率掉期合約均符合對沖會計法的現金流量對沖，該等利率掉期合約期內產生的已變現開支為1,400,000美元。於2021年6月30日，本集團的借貸中有68%(2020年12月31日：65%)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2021年及2022年12月31日分別約有57%及60%的現有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。

		截至6月30日止六個月		
百萬美元	附註	2021年	2020年	變動*
營業額		1,142.0	681.5	+68%
燃料、港口開銷及其他航程開支		(429.8)	(351.6)	-22%
按期租合約對等基準的收入	1	712.2	329.9	>+100%
自有貨船開支				
營運開支	2	(90.3)	(83.2)	-9%
折舊	3	(57.9)	(66.7)	+13%
財務開支淨額	4	(15.0)	(16.4)	+9%
租賃貨船開支				
非資本化租賃貨船開支	5	(348.4)	(142.6)	>-100%
資本化租賃貨船開支	5	(15.5)	(17.4)	+11%
營運表現 (未計管理開支)		185.1	3.6	>+100%
經調整一般及行政管理開支總額	6	(34.1)	(30.0)	-14%
稅項及其他		(0.6)	(0.2)	>-100%
基本溢利／(虧損)		150.4	(26.6)	>+100%
未變現的衍生工具收入／(開支)	7	6.9	(4.0)	
貨船減值撥回／(撥備)	8	3.7	(198.2)	
出售貨船之收益／(虧損)	9	1.1	(1.0)	
撥備	10	(2.0)	-	
燃料掉期合約遠期差價之平倉收益		-	7.4	
股東應佔溢利／(虧損)		160.1	(222.4)	>+100%
稅息折舊及攤銷前溢利		244.6	79.2	>+100%
淨溢利率		14%	(33%)	+47%
平均股本回報率 (按年計算)		28%	(36%)	+64%

* 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、燃料掉期合約遠期之平倉收益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，主要反映期內乾散貨運市場逐步改善，漸趨強勁。
2. 由於我們擴充自有船隊以及船員換班費用、隔離及其他疫情相關的船員開支增加之情況影響整個航運業，我們的自有貨船的總營運開支亦因此增加9%。
3. 我們的自有貨船折舊減少13%，主要由於在2020年6月對我們的小靈便型乾散貨船船隊作出的減值。
4. 財務開支淨額減少9%，主要反映借貸減少及利率下降的影響。
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。非資本化租賃貨船開支顯著增加與越見強勁的市況相符。
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成本增加而上升14%。
7. 未變現的衍生工具收入乃我們的常規燃料掉期合約按市值之上調。
8. 減值撥回乃關於分類為持作出售資產之貨船的公平值上升。
9. 出售收益乃關於出售較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船。
10. 撥備乃關於潛在營運開支及索償。

未經審核簡明綜合損益表

	附註	截至6月30日止六個月	
		2021年 千美元	2020年 千美元
營業額		1,142,072	681,487
服務開支		(963,553)	(683,280)
毛利／(損)		178,519	(1,793)
間接一般及行政管理開支		(4,178)	(3,123)
其他收入及收益		4,911	348
其他開支		(2,086)	(1,009)
貨船減值		—	(198,203)
財務收入		313	2,172
財務開支		(16,771)	(20,266)
除稅前溢利／(虧損)	4	160,708	(221,874)
稅項支出	5	(604)	(503)
股東應佔溢利／(虧損)		160,104	(222,377)
股東應佔溢利／(虧損)的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	7(a)	3.40	(4.77)
每股攤薄盈利	7(b)	3.04	(4.77)

未經審核簡明綜合全面收益表

	截至6月30日止六個月	
	2021年 千美元	2020年 千美元
股東應佔溢利／(虧損)	160,104	(222,377)
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	(173)	(10,860)
— 轉撥至損益表	2,980	763
匯兌差額	33	(480)
股東應佔全面收益／(虧損)總額	162,944	(232,954)

未經審核簡明綜合資產負債表

	附註	2021年 6月30日 千美元	2020年 12月31日 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備		1,711,236	1,665,242
使用權資產		68,567	65,778
商譽		25,256	25,256
衍生資產		4,351	4,026
應收貿易賬款及其他應收款項	8	8,044	4,947
有限制銀行存款		52	51
		1,817,506	1,765,300
流動資產			
存貨		100,503	78,095
分租應收賬款		—	1,915
衍生資產		24,788	15,410
應收貿易賬款及其他應收款項	8	118,408	77,898
持作出售資產		12,078	16,136
現金及存款		226,911	234,773
		482,688	424,227
資產總額		2,300,194	2,189,527
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本		47,954	47,490
保留溢利／(累計虧損)		146,304	(11,330)
其他儲備		1,035,094	1,028,349
權益總額		1,229,352	1,064,509
負債			
非流動負債			
借貸		677,701	775,149
租賃負債		42,035	50,089
衍生負債		11,714	13,564
應付貿易賬款及其他應付款項	9	460	895
		731,910	839,697
流動負債			
借貸		88,801	88,736
租賃負債		35,206	26,744
衍生負債		12,239	7,667
應付貿易賬款及其他應付款項	9	201,494	161,366
應付稅項		1,192	808
		338,932	285,321
負債總額		1,070,842	1,125,018

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。此財務報表應與根據香港財務報告準則編製之截至2020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2020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

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。

4. 除稅前溢利／（虧損）

除稅前溢利／（虧損）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	
	2021年	2020年
租賃貨船開支	348,435	142,579
所耗燃料	224,188	172,992
港口開銷及其他航程開支	216,021	167,843
僱員福利開支	89,670	77,004
折舊		
— 自有貨船	57,892	66,684
— 其他物業、機器及設備	819	763
— 使用權資產	15,308	17,090
燃料掉期合約（收益）／虧損淨額	(17,155)	7,417
撥備	2,000	—
持作出售資產之減值撥回	(3,676)	—
貨船減值撥備	—	198,203
借貸利息		
— 銀行貸款	8,264	12,996
— 可換股債券	3,757	3,707
— 其他借貸	1,134	782
租賃負債利息		
— 貨船	1,313	1,509
— 其他物業、機器及設備	184	209

5. 稅項

根據本集團經營所在國家適用的稅務條例，國際營運的船運收入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	
	2021年	2020年
即期稅項		
香港利得稅，按稅率16.5%（2020年：16.5%）計算撥備	397	343
海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	211	162
就過往年度作出調整	(4)	(2)
稅項支出	604	503

6. 股息

於2021年7月29日，董事會宣派中期股息每股14.0港仙或1.8美仙，合共86,801,000美元。該等股息不會於此財務報表中反映為應付股息。

截至2020年12月31日止年度，本集團無宣派股息。

2019年末期股息每股2.1港仙或0.3美仙，合計12,894,000美元已於2020年上半年內派付。

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／（虧損）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	
		2021年	2020年
股東應佔溢利／（虧損）	（千美元）	160,104	(222,377)
已發行股份的加權平均數	（千股）	4,707,504	4,660,536
每股基本盈利	（美仙）	3.40	(4.77)
相等於	（港仙）	26.39	(37.07)

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按就可換股債券之利息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	
		2021年	2020年
股東應佔溢利／（虧損）	（千美元）	160,104	(222,377)
可換股債券之利息的影響	（千美元）	3,757	—
經調整股東應佔溢利／（虧損）	（千美元）	163,861	(222,377)
已發行股份的加權平均數	（千股）	4,707,504	4,660,536
未歸屬有限制股份的影響	（千股）	96,226	—
可換股債券的影響	（千股）	586,033	—
已攤薄的股份加權平均數	（千股）	5,389,763	4,660,536
每股攤薄盈利	（美仙）	3.04	(4.77)
相等於	（港仙）	23.59	(37.07)

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，其按發票日期計算的賬齡如下：

千美元	2021年 6月30日	2020年 12月31日
30日或以下	51,075	32,207
31－60日	6,197	3,844
61－90日	1,628	1,475
90日以上	4,261	4,462
	63,161	41,988

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	2021年 6月30日	2020年 12月31日
30日或以下	61,567	50,743
31－60日	10	316
61－90日	263	346
90日以上	4,144	4,927
	65,984	56,332

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2021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，除一名董事於無交易限制的期間，在未獲得本公司書面批准之前買賣本公司證券外，董事於截至2021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。董事會已向該名董事發出正式提醒，重申標準守則訂明在進行任何證券交易之前必須獲得書面批准。

高級經理及僱員進行的證券交易

本公司已就較有可能知悉本集團未公布的內幕消息的高級經理及僱員，根據標準守則設立規則(「買賣規則」)。本公司已個別通知該等高級經理及僱員，並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2021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2021年6月30日止六個月整段期間，本集團已全面遵守上市規則附錄十四所載之企業管治守則內的所有守則條文。

審閱中期業績

此份中期業績公布及2021年度中期報告已由本公司的外聘核數師及審核委員會審閱。

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2021年6月30日止六個月的中期股息每股14港仙，股息將於2021年8月25日派付予於2021年8月13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2021年8月13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2021年8月12日下午四時三十分前送達本公司之香港股份過戶登記分處，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2021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2021年度中期報告以中、英文編製，並將於2021年8月17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：

唐寶麟、Mats Henrik Berglund、Martin Fruergaard及Peter Schulz。

獨立非執行董事：

Patrick Blackwell Paul、Robert Charles Nicholson、Alasdair George Morrison、Irene Waage Basili、Stanley Hutter Ryan、Kirsi Kyllikki Tikka及莊偉林。

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2021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。