

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2022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2022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

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%，每股基本盈利為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。

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環境法規
- 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

百萬美元	截至6月30日止六個月	
	2022年	2021年
營業額	1,722.8	1,142.0
稅息折舊及攤銷前溢利 [#]	566.9	244.6
基本溢利	457.5	150.4
股東應佔溢利	465.1	160.1
每股基本盈利(港仙)	74.5	26.4
每股中期股息， 包括17港仙的特別股息(港仙)	52.0	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	75	10	30	115	2.6	12
 超靈便型/ 超大靈便型 ²	42	7	75	124	2.4	10
 好望角型 ³	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

* 僅供識別

行政總裁報告

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。

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。

* 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

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（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。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。

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。

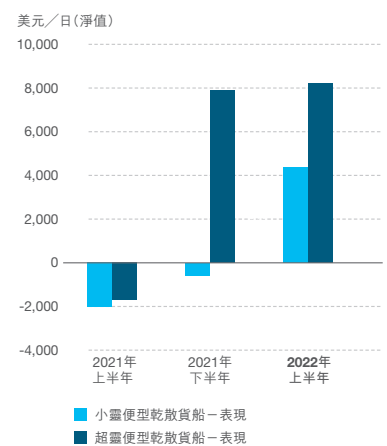
期內，我們向175,000,000美元的可換股債券的持有人提出提前轉換激勵要約，為我們未贖回可換股債券的金額減低至70,100,000美元。此要約有助我們進一步改善資本架構，透過削減借貸淨額、加強本公司的權益資本，對資產負債表產生去槓桿效應以及降低財務開支。

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。

本集團相對市場指數的表現



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，並以歷史高位之二手價格變現價值。

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。

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。

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。

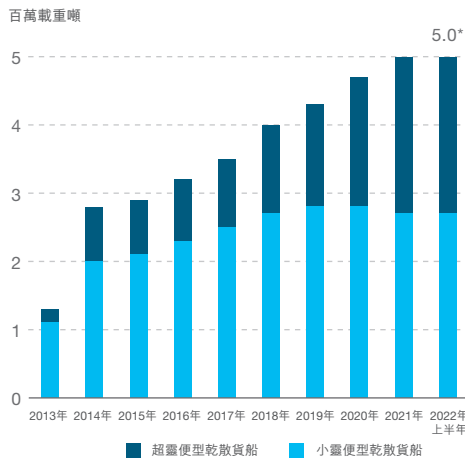
為加快是次開發步伐，我們於5月承諾與Nihon Shipyard Co.及三井物產合作，合力探究不同綠色替代燃料及其用途以及開發零排放貨船，並可能投資於相關的燃料供應基礎設施。透過此安排，太平洋航運將繼續穩佔行業發展的最前端，並加速轉型，致力於2030年前以零排放貨船為新船首選，從而於2050年前實現淨零排放目標。

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。

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

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

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

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。

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

我們的策略

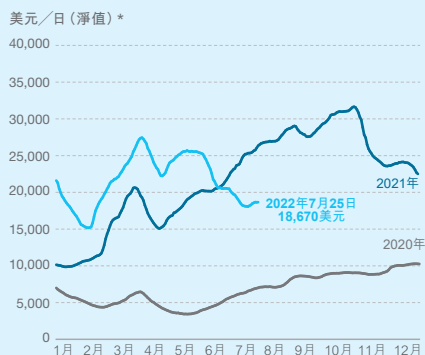
- 維持並擴展我們的貨運重心及規模
- 繼續保持為一家同時經營船東（重資產模式）及營運商（輕資產模式）業務的全面綜合型公司
- 成為行業翹楚（以日均租金及開支為基準）
- 維持貼近客戶的當地貨船租賃及營運業務
- 繼續將我們的品牌打造成為一家領先的、廣受愛戴的和客戶首選的航運公司
- 維持我們強勁的現金及資產負債表
- 通過換入船齡較輕和較大型的貨船來取代船齡較高和較小型的船隻，保護我們在小靈便型乾散貨船的領先地位
- 繼續拓展我們自有的超靈便型乾散貨船佔船隊的比例
- 在有零排放乾散貨船供應並具備商業可行性之前，不訂購新建造貨船
- 繼續建立及善用我們的可持續發展、減碳、數碼化及研究能力

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



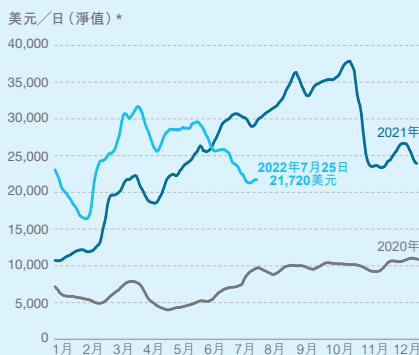
* 扣除5%佣金

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)

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



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

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，故小宗散貨需求的速度應會較上半年溫和。

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#

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

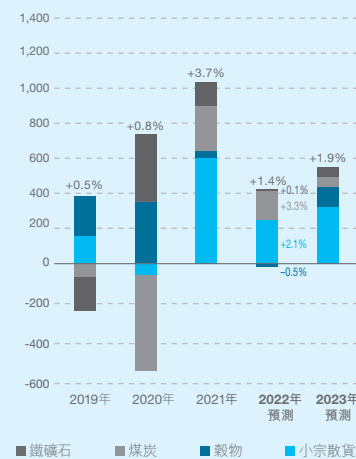
* 礦物、非煤炭能源、金屬及小宗礦石、肥料、糖及非穀物類農產品、水泥及熟料、木材及林業產品、鋼材及廢五金
資料來源：Oceanbolt

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。

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。

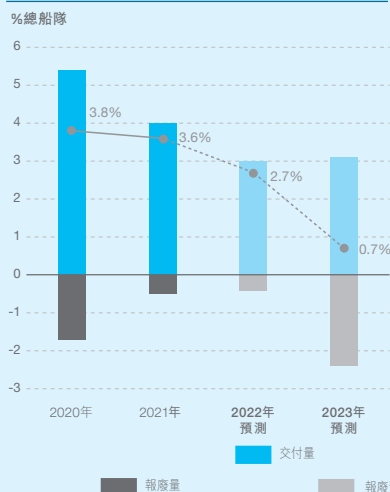
由於目前按期租合約對等基準的收入強勁，Clarksons Research預測2022年全球乾散貨船船隊的報廢率僅為0.4%。目前估計2023年的報廢率將加快至2.4%，但我們預計國際海事組織2023年的減碳法規最快要到2024年方會令航速減慢及報廢率上升，因此認為以上的預測偏向樂觀。

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。

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

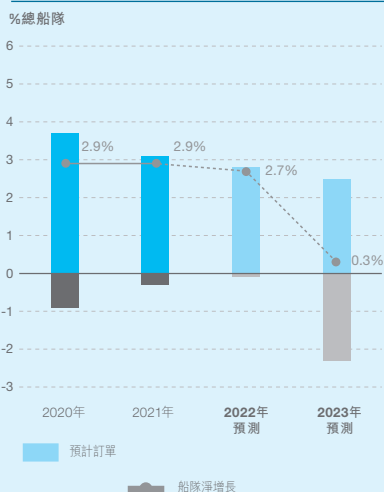


資料來源：Clarksons Research，於2022年6月的數據

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



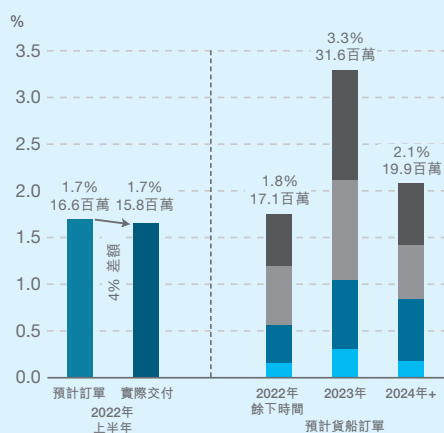
由於訂單量保持在低水平，而隨著船隊老化和減碳法規的收緊，報廢量或會增加，因此未來數年船隊的淨增長預計將較為溫和。自2024年起生效的國際海事組織和歐盟的減碳法規也將開始導致貨船減慢航速。

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%。

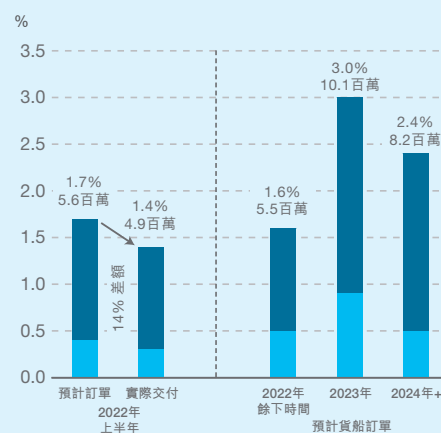
在採用潔淨燃料（如氨氣和甲醇）的貨船設計和相關的燃料供應基礎設施投入商業運作之前，預計新建造貨船訂單將繼續受限。

整體乾散貨船訂單



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

小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單



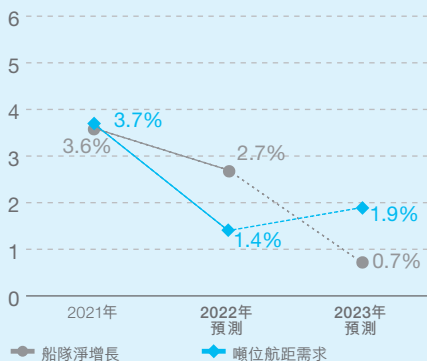
船型	佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2022年上半年報廢量佔於2022年1月1日之現有船隊百分比
小靈便型 (10,000-40,000載重噸)	5.6%	13	14%	0.1%
超靈便型及超大靈便型 (40,000-70,000載重噸)	7.8%	11	9%	0.0%
巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000-100,000載重噸)	9.1%	11	13%	0.1%
好望角型 (100,000以上載重噸)	6.0%	10	2%	0.4%
乾散貨船總量	7.2%	11	8%	0.2%

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

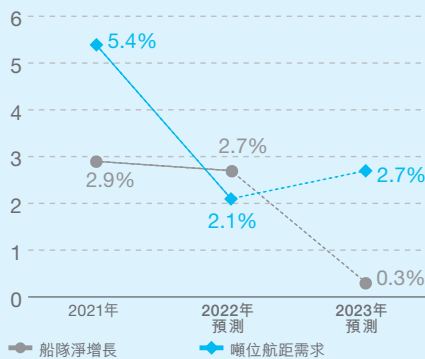
%按年變動



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。

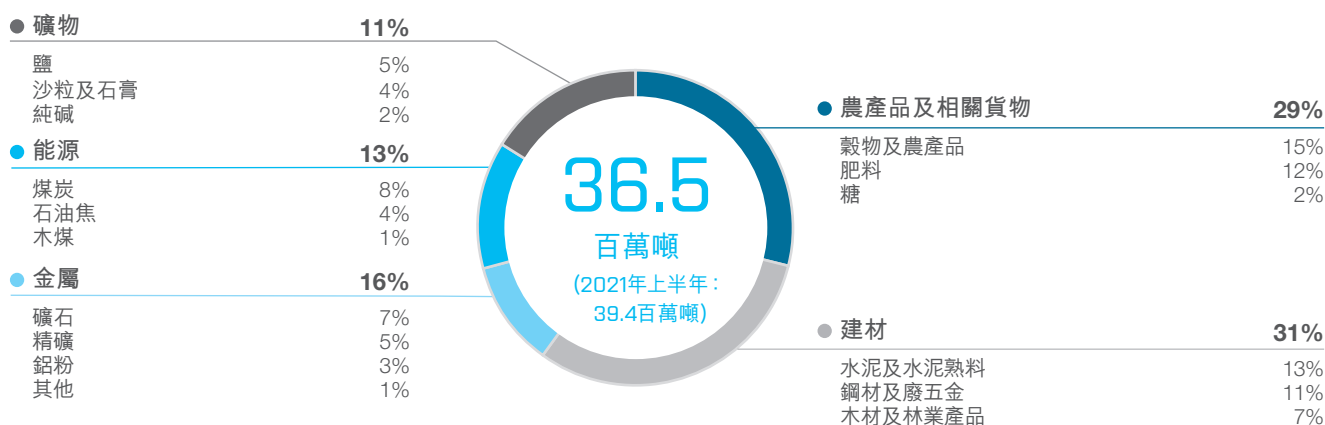
營運表現

百萬美元	截至6月30日止六個月		
	2022年	2021年	變動
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 ¹	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：於本公告的列表數據中，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

¹ 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。

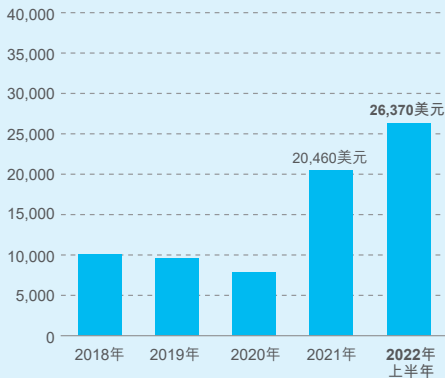


核心業務

小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

美元/日 (淨值)



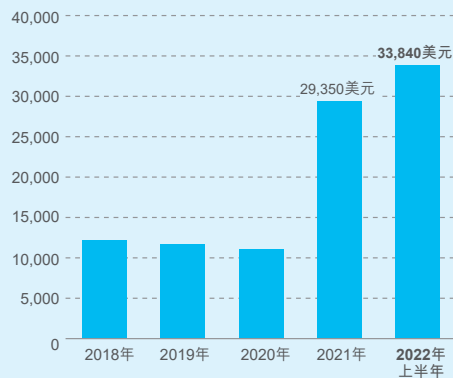
附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

- 我們的核心業務錄得：
 - 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

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)



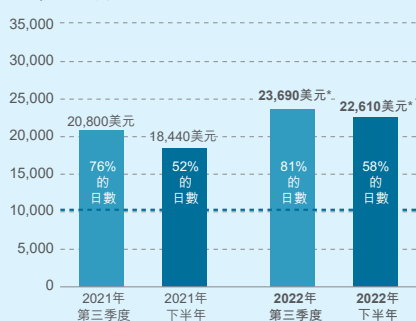
附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

- 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

美元/日 (淨值)



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

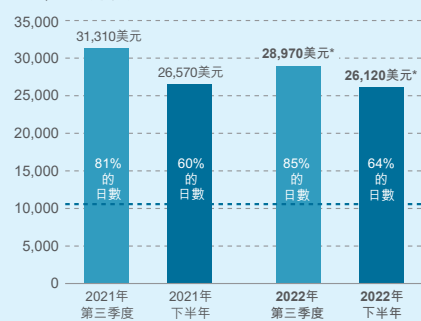
* 請注意，我們已訂約的小靈便型乾散貨船的遠期貨運合約涵蓋2022年餘下日數的部分主要為逆航貨運。與租金更高的順航貨運結合，整體按期租合約對等基準收入通常會更可觀

- 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%

超靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

美元/日 (淨值)



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

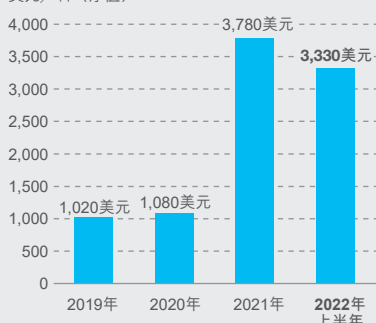
- 及85%按日均租金23,690美元及28,970美元(淨值)獲訂約
- 2022年下半年現已訂約的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已有58%及64%按日均租金22,610美元及26,120美元(淨值)獲訂約
- 2022年上半年小靈便型及超靈便型乾散貨船的損益平衡水平分別為每日10,260美元及10,600美元

營運活動

利潤 KPI

每日3,330美元 (淨值)

美元/日 (淨值)



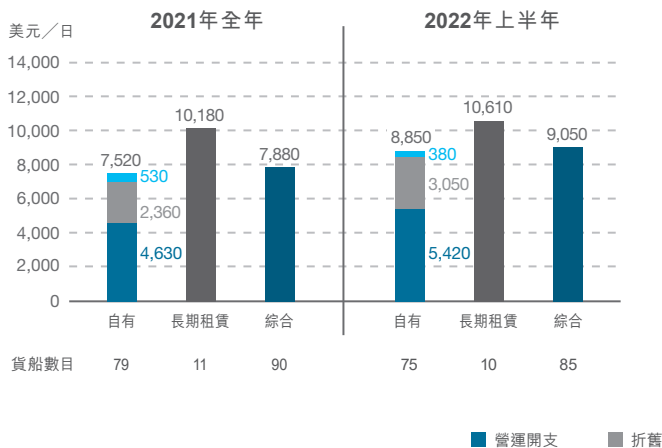
- 我們以短期租賃貨船專門運載現貨的營運活動日數於本年度上半年為9,200日，錄得強勁的日均淨利潤為3,330美元
- 我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對(當我們的核貨船未能提供服務時)，以配合我們的核業務，因此，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻

核心業務貨船開支

日均貨船開支

小靈便型

綜合 **9,050** 美元



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的日均財務開支減少33%至每日450美元(2021年全年: 670美元), 主要由於借貸減少所致。

貨船日數

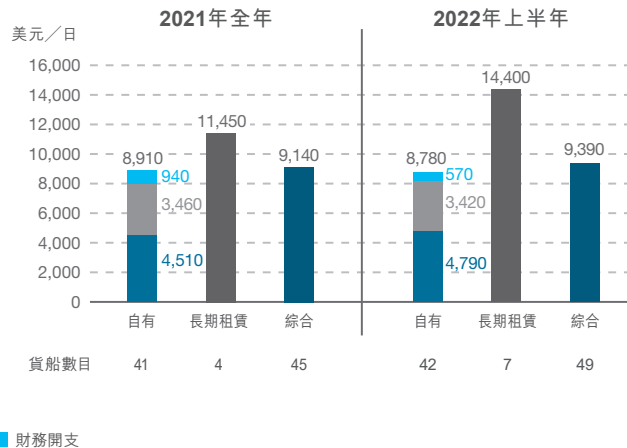
下表顯示我們於2022年上半年及2021年全年的貨船日數:

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	15,520	15,480	8,360
— 自有貨船收租日數	27,580	13,700	14,040	7,430
— 長期租賃貨船收租日數	4,500	1,820	1,440	930
短期核心日數 ⁽¹⁾	8,710	3,830	19,110	6,960
營運活動日數	4,910	2,260	13,330	6,940
自有貨船停租日數	770	370	130	150
總貨船日數	46,470	21,980	48,050	22,410

⁽¹⁾ 短期租賃貨船用作支援我們的核心業務

超靈便型

綜合 **9,390** 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。

未來長期租賃貨船開支

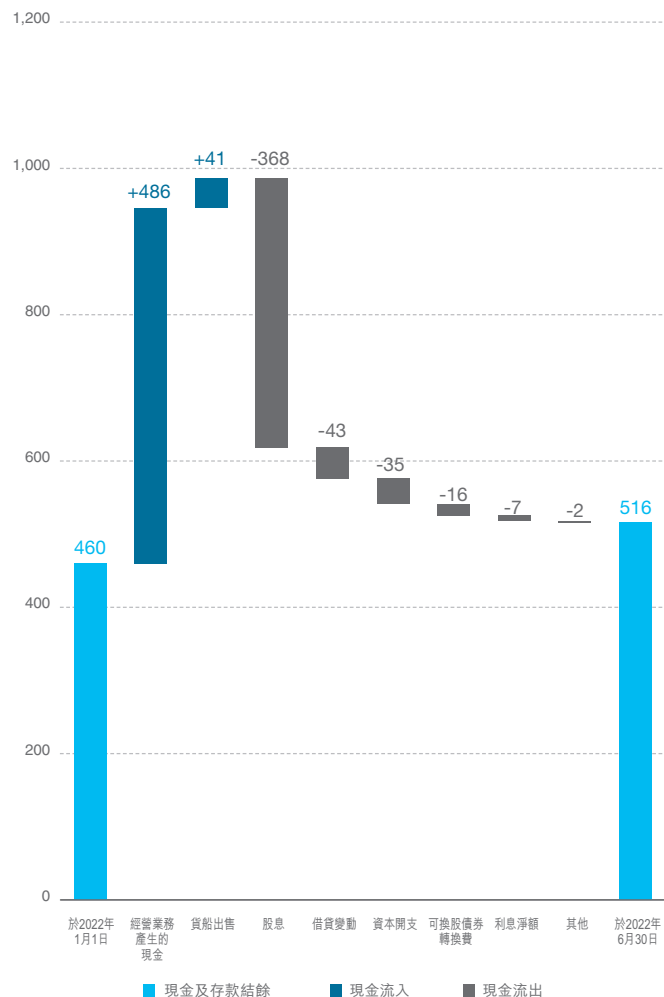
下表顯示我們長期租賃的小靈便型和超靈便型乾散貨船在剩餘租期內按年份分列的日均租賃開支:

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	8,640		4,810	

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，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 – 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

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。

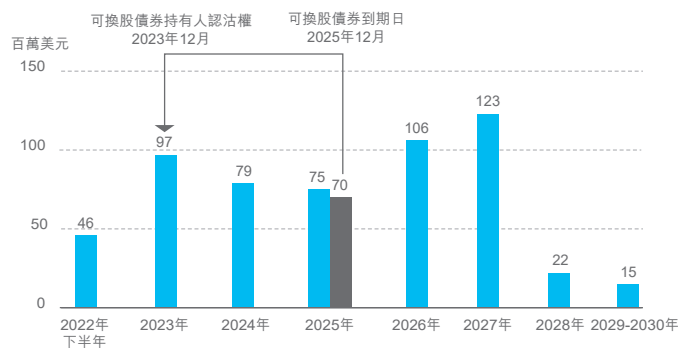
2022年上半年主要發展

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

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。

■ 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)

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。

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

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	3	1,722,828	1,142,072
服務開支		(1,234,390)	(963,553)
毛利		488,438	178,519
間接一般及行政管理開支		(5,661)	(4,178)
其他收入及收益		12,856	4,911
其他開支		(18,612)	(2,086)
財務收入		1,725	313
財務開支		(12,908)	(16,771)
除稅前溢利	4	465,838	160,708
稅項支出	5	(710)	(604)
股東應佔溢利		465,128	160,104
股東應佔溢利的每股盈利（以美仙計）			
每股基本盈利	7(a)	9.53	3.40
每股攤薄盈利	7(b)	8.79	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		465,128	160,104
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			
－ 公平值收益／（虧損）		3,162	(173)
－ 轉撥至損益表		3,219	2,980
匯兌差額		(1,238)	33
股東應佔全面收益總額		470,271	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
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備		1,828,059	1,906,019
使用權資產		86,279	55,302
商譽		25,256	25,256
衍生資產		4,190	496
應收貿易賬款及其他應收款項	8	5,284	8,499
有限制銀行存款		51	51
		1,949,119	1,995,623
流動資產			
存貨		160,966	103,590
衍生資產		36,309	14,710
應收貿易賬款及其他應收款項	8	207,419	171,839
持作出售資產		14,400	–
現金及存款		516,277	459,670
		935,371	749,809
資產總額		2,884,490	2,745,432
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本		52,497	47,858
保留溢利		839,525	744,553
其他儲備		1,144,684	1,038,815
權益總額		2,036,706	1,831,226
負債			
非流動負債			
借貸		386,796	521,363
租賃負債		39,523	29,270
衍生負債		4,145	6,540
應付貿易賬款及其他應付款項	9	–	17
		430,464	557,190
流動負債			
借貸		60,664	66,793
租賃負債		50,675	31,159
衍生負債		19,388	10,232
應付貿易賬款及其他應付款項	9	285,129	247,554
應付稅項		1,464	1,278
		417,320	357,016
負債總額		847,784	914,206

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2021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	
	2022	2021年
貨運租金	1,388,748	975,862
租賃貨船租金		
– 租賃部分	272,265	119,318
– 非租賃部分	61,815	46,889
其他收入	–	3
	1,722,828	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。

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	
	2022年	2021年
租賃貨船開支	509,039	348,435
所耗燃料	300,139	224,188
港口開銷及其他航程開支	219,443	216,021
僱員福利開支	116,092	89,670
折舊		
– 自有貨船	71,307	57,892
– 其他物業、機器及設備	744	819
– 使用權資產	23,026	15,308
燃料掉期合約收益淨額	(35,972)	(17,155)
轉換可換股債券的激勵及費用	15,824	–
出售貨船之收益	(12,376)	(951)
貨船減值撥備	1,513	–
持作出售資產之減值撥回	–	(3,676)
撥備	950	2,000
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

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	
	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

6. 股息

	2022年			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。

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	
		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	
		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

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	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

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	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

購買、出售或贖回證券

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。

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。

遵守企業管治守則

截至2022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

此份中期業績公布及2022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。

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2022年度中期報告以中、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。

董事

於本公布日，本公司之董事為：

執行董事：

唐寶麟、Martin Fruergaard及Peter Schulz

獨立非執行董事：

Robert Charles Nicholson、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2022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。