

掌握航舵 揚帆當先



Pacific Basin



共邁遠途

中期報告 2024
股份代號：2343

業務

業務簡介

我們是乾散貨船船東及營運商。我們的航運業務本着以客戶及貨物為先的宗旨，以現貨及長期貨運合約，為逾460名工業客戶及乾散貨商品貿易商及生產商提供安全、可靠及具競爭力的貨運服務。太平洋航運總部設於香港並於香港上市，於全球營運一支於世界各地進行貨運的龐大船隊，並透過位於主要地點的當地辦事處為我們的客戶提供服務

我們的船隊

我們營運全球最大型的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊之一。我們配備起重機的乾散貨船靈活通用及可自行裝卸貨物，並有90%以上的時間載有貨物，主要是非化石燃料商品小宗散貨。小宗散貨運送業務具備分布於不同地區，客源及貨物種類多樣化的裨益，能夠實現三角點貿易、高裝載率及更具破效能

392 名岸上員工分布於
14 個辦事處



4,500+ 名船員支援
我們 **460+** 名行業客戶的需要



280+ 艘貨船於2024年上半年
完成**1,130+** 次航程



* 感謝來自我們船隊上的太平洋航運船員，他們為本報告提供幾乎所有相片

目錄



2024年上半年摘要

- 02 業務摘要
- 03 財務摘要



可持續發展及管治

- 27 可持續發展摘要
- 32 企業管治
- 35 其他資料



業務

- 05 我們的船隊
- 06 我們的全球網絡
- 07 我們的貨運量



財務業績

- 39 集團表現分析
- 40 財務報表
- 44 財務報表附註
- 53 核數師審閱報告



半年度回顧

- 09 行政總裁報告
- 14 市場回顧
- 19 我們的表現
- 22 核心業務貨船開支
- 24 現金及借貸

導覽符號解釋

-  連結至本中期報告內的相關詳情
-  連結至我們的網站www.pacificbasin.com瀏覽相關詳情
-  連結至我們的2023年可持續發展報告的相關詳情
-  重要關鍵績效指標

業務摘要

增長溫和及現金流強勁

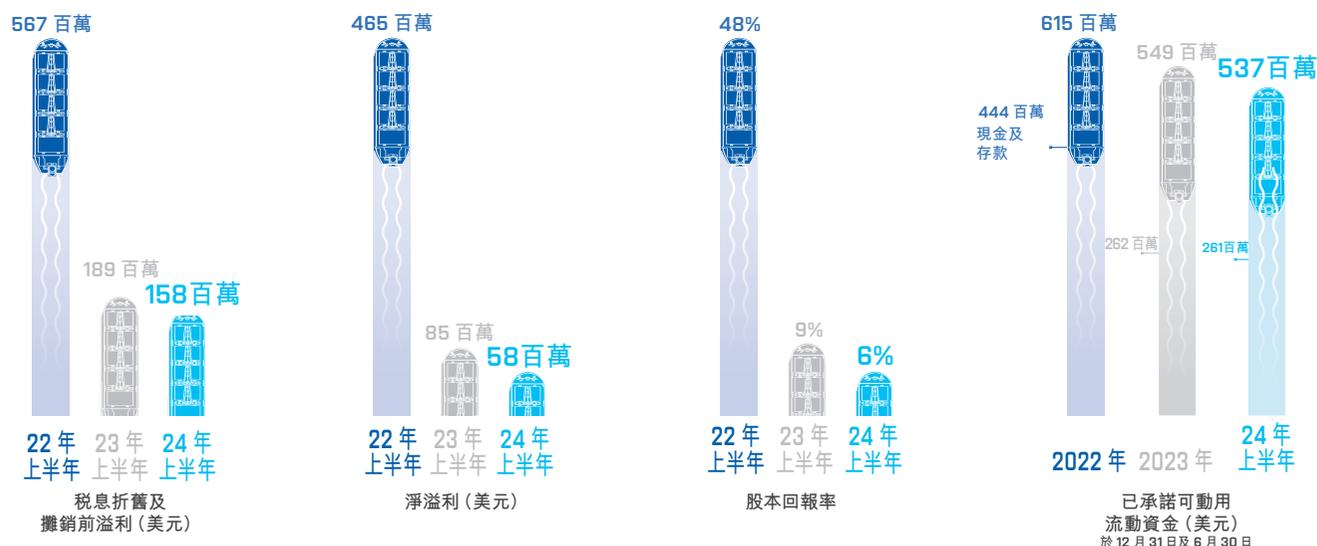
太平洋航運於2024年上半年錄得基本溢利43,900,000美元、淨溢利57,600,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利157,900,000美元。這為我們帶來股本回報率達6% (按年計算) 及每股基本盈利8.7港仙。我們的財務狀況保持健康，其中已承諾可動用流動資金達537,400,000美元，並由於我們持續償還債務，借貸淨額僅為2%，同時我們始終堅持推行我們的長遠策略一更新及壯大我們的小靈便型乾散貨船及超靈便型／超大靈便型乾散貨船自有船隊。此外，於2024年6月30日，我們有61艘貨船並未被抵押。

董事會宣派基本中期股息每股4.1港仙，佔期內淨溢利 (不包括貨船出售收益) 約50%。

供求基本因素獲得支持

2024年上半年的市場貨運租金受商品需求增加、蘇伊士運河及巴拿馬運河受干擾導致船隊效率低落以及新建造貨船的交付量處於可控水平所推動。儘管市場對全球經濟增長、利率高企、於烏克蘭及巴勒斯坦的衝突、及中國住房建設下跌的負面影響存在憂慮，惟在小宗散貨、鐵礦石及穀物需求增長的支持下，全球乾散貨裝載量按年上升。

受供求基本因素所帶動，我們對乾散貨運業的長遠前景維持樂觀。我們的現代化及低成本船隊由靈活通用的小靈便型和超靈便型／超大靈便型乾散貨船組成，加上日益增加的貨運機會，使我們在乾散貨運業處於領航地位。



財務業績

- 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11,810美元及13,690美元，合共產生76,800,000美元的收入 (未計管理開支)
- 我們的營運活動於14,210日的營運日數中錄得日均利潤550美元 (淨值)，產生7,800,000美元的收入 (未計管理開支)
- 我們的成本開支維持控制得宜，而我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的收支平衡水平繼續保持競爭力，分別為9,780美元及11,030美元
- 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840美元及410美元
- 於2024年6月30日，我們的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的估計市場價值為2,200,000,000美元，遠高於我們的賬面淨值1,738,000,000美元

我們的船隊

- 於2024年6月30日，我們擁有114艘小靈便型乾散貨船及超靈便型／超大靈便型乾散貨船，並合共營運約286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，並以長期租約租入並獲交付一艘新建造的小靈便型乾散貨船及已宣布行使一艘超靈便型乾散貨船的購買權
- 我們仍然致力於進一步擴大我們的超靈便型／超大靈便型乾散貨船船隊的長遠策略，並以船齡較輕、較大及更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环境法規
- 我們透過技術提升、營運措施、逐步更新船隊及購買歐盟排放配額，持續遵守國際海事組織的減排規則，以及新出於台並於2024年1月生效的歐盟排放交易體系 (EU ETS)
- 我們將於我們認為雙燃料低排放貨船在小宗散貨貿易中具備商業可行性時投資此等貨船

財務摘要

	2024年 6月30日 百萬美元	2023年 6月30日 百萬美元	2023年 12月31日 百萬美元
業績			
營業額	1,281.5	1,148.1	2,296.6
按期租合約對等基準的收入	717.2	641.4	1,281.5
稅息折舊及攤銷前溢利 ¹	157.9	189.1	347.2
稅息前溢利	52.7	82.1	132.2
基本溢利 KPI	43.9	76.2	119.2
股東應佔溢利	57.6	85.3	109.4
資產負債表			
資產總額	2,410.3	2,515.8	2,432.5
現金及存款總額	260.7	215.0	261.5
已承諾可動用流動資金	537.4	375.1	549.2
借貸淨額	32.2	128.1	38.9
股東權益	1,804.8	1,821.6	1,797.9
資本承擔	18.2	0.2	25.2
現金流量			
經營	133.6	184.8	353.4
投資	(42.4)	(73.5)	(61.2)
融資	(100.7)	(255.2)	(389.7)
現金及現金等價物淨變動	(9.6)	(143.9)	(97.5)
每股數據			
每股基本盈利	港仙 8.7	港仙 12.9	港仙 16.5
股息 KPI	4.1	6.5	12.2
經營業務產生的現金	20.1	27.9	53.2
股東權益	268.3	271.1	267.4
期末股價	2.46港元	2.38港元	2.57港元
期末市值	129億港元	125億港元	135億港元
比率			
淨溢利率	4%	7%	5%
平均股本回報率(按年計算)	6%	9%	6%
股東總回報率	(2)%	0%	10%
借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI	2%	7%	2%
借貸淨額相對股東權益比率	2%	7%	2%
利息覆蓋率 KPI	14.9倍	18.8倍	17.8倍

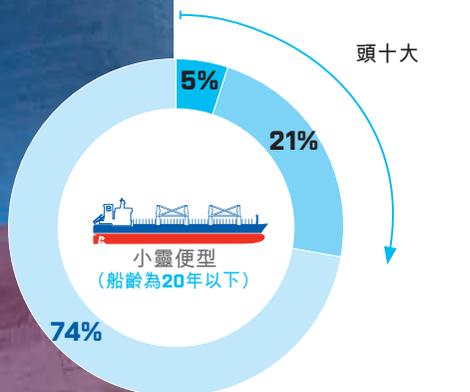
¹ 稅息折舊及攤銷前溢利乃按毛利減間接一般及行政管理開支計算，不包括折舊及攤銷、匯兌差額、以股權支付的補償及未變現衍生工具收支



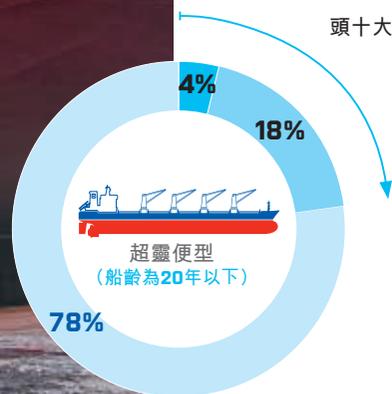
業務

-
- 05 我們的船隊
 - 06 我們的全球網絡
 - 07 我們的貨運量
-

我們的船隊



我們營運的船齡為20年以下、25,000-40,000載重噸的小靈便型乾散貨船佔全球小靈便型乾散貨船船隊約5%



我們營運的船齡為20年以下、40,000-70,000載重噸的超靈便型乾散貨船佔全球超靈便型乾散貨船船隊約4%

■ 太平洋航運 ■ 其他十大航運公司 ■ 其他

資料來源：太平洋航運、Clarksons Research

我們配備起重機的乾散貨船靈活通用並可自行裝卸貨物

我們的貨船主要運輸小宗散貨，包括農產品、原材料、建材和其他基本的散貨商品

我們的貨物組合主要是非化石燃料商品

於2024年6月30日	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	64	12	60	136	2.2	13
超靈便型/ 超大靈便型 ²	50	5	94	149	2.9	12
好望角型	1	-	-	1	0.1	13
總計	115	17	154	286	5.2	13

於2024年6月30日		貨船數目	估計市場價值 ³ (百萬美元)	總賬面淨值 (百萬美元)
小靈便型	64	64	1,000	850
超靈便型/ 超大靈便型 ²	50	50	1,200	888
總計	114	114	2,200	1,738

¹ 於2024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

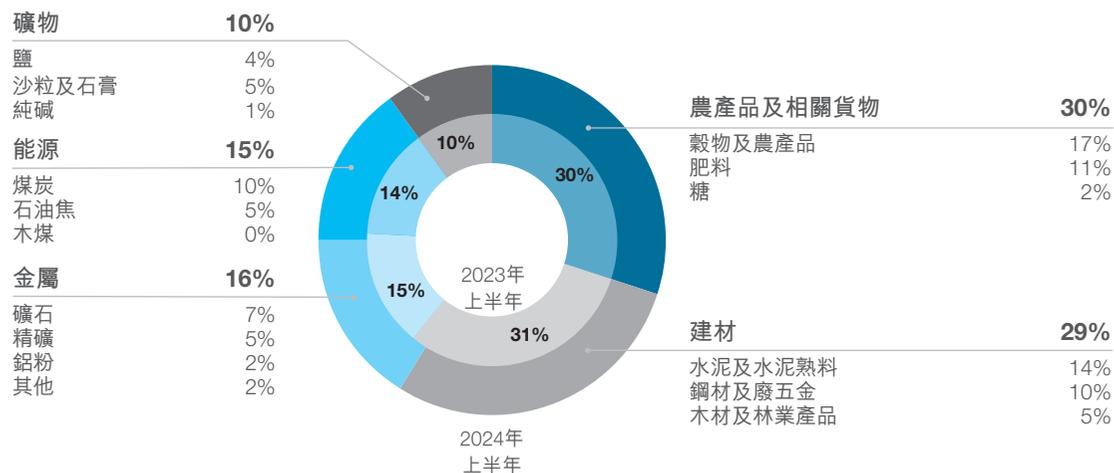
² 超過60,000載重噸的超靈便型乾散貨船通稱為超大靈便型乾散貨船

³ 估計市場價值反映我們自有船隊按綜合經紀估值所得的最近期估計貨船價值

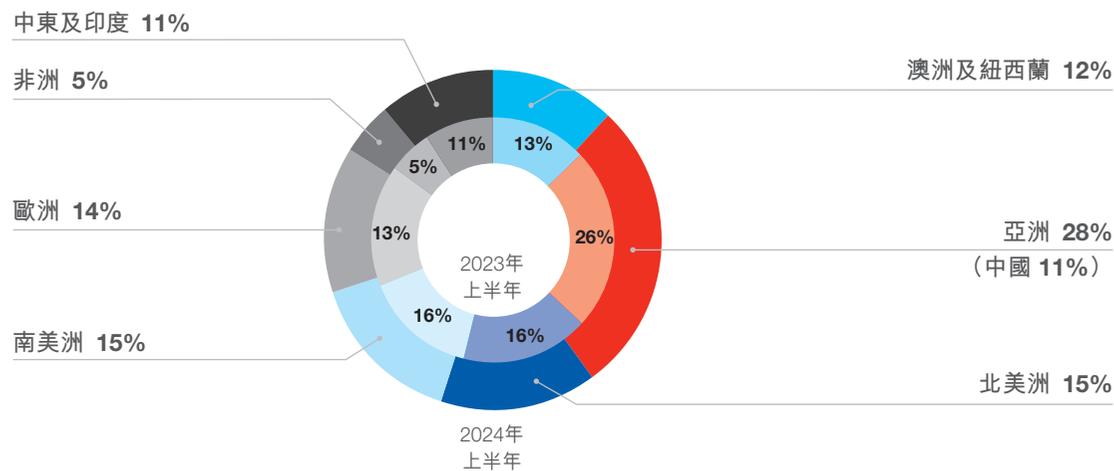
附註：此外，本公司擁有一艘以光船租賃形式長期租賃的好望角型乾散貨船

我們的貨運量

2024年上半年為44.7百萬噸（2023年上半年為40.9百萬噸）



2024年上半年及2023年上半年的貨物裝卸活動





半年度回顧

-
- 09 行政總裁報告
 - 14 市場回顧
 - 19 我們的表現
 - 22 核心業務貨船開支
 - 24 現金及借貸
-

行政總裁報告



Martin Fruergaard

行政總裁

「展望2024年下半年，我們預料全球乾散貨運裝載量將會增加，加上乾散貨船在蘇伊士運河及巴拿馬運河有限度通航，將會令船隊效率更低落及增加噸位航距需求。」

財務業績

於2024年上半年，我們錄得基本溢利43,900,000美元、淨溢利57,600,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利157,900,000美元。這為我們帶來股本回報率達6%（按年計算）及每股基本盈利8.7港仙。

第39頁 集團表現分析

2024年上半年，我們的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的表現分別優於BHSI及BSI指數。我們的營運活動在貨船數目及營運日數方面呈現顯著增長，惟日均利潤顯著較低。

我們的優異表現受我們高水平的近期貨運訂約率導致租入短期核心貨船的租賃成本上升所影響。我們以顧客及貨物為先的業務模式，需要我們作出短期貨船租賃，以優化及補充我們的自有及長期租賃船隊。自年初至今，由於蘇伊士運河及巴拿馬運河受干擾導致船隊效率低落，大西洋與太平洋地區之間的噸位分配不均，使季節性明顯下降。儘管市場對全球經濟增長、利率高企、於烏克蘭及巴勒斯坦的衝突、及中國住房建設下跌的負面影響存在憂慮，惟期內的乾散貨運總需求量仍然上升，對長遠前景有正面的影響。

我們繼續利用強勁的現金流，以減少債務及提升自有船隊的載重能力，同時亦維持穩健的財務狀況，其中隨時可動用的已承諾流動資金達537,400,000美元。我們正邁向無債務淨額的狀況，目前，我們的借貸淨額相對自有船隊賬面淨值比率僅為2%。此外，於2024年6月30日，我們有61艘貨船並未被抵押。

第24頁 現金及借貸

董事會已宣派中期股息每股4.1港仙，佔期內淨溢利（不包括貨船出售收益）約50%。我們於期內宣布推出最多40,000,000美元的股份購回計劃，反映我們對乾散貨運長遠前景的信心。自股份購回計劃開始以來，我們以代價約14,600,000美元購回並註銷約42,700,000股股份。我們繼續透過可動用現金流及內部資源，為購回股份提供資金，同時維持充足的財務資源，以滿足我們營運的持續增長。這項股份購回計劃擬持續至2024年12月31日。本公司將會註銷其購回的所有股份。

在優於指數的同時維持具競爭力的成本基礎

於2024年上半年，我們規模龐大的**核心業務**以固定成本為主，並帶來76,800,000美元的貢獻（未計管理開支），其中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11,810美元及13,690美元。期內，儘管貨運租金持續上升，但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840美元及410美元。在貨運租金上漲的環境下，優異表現仍將受到負面影響。以固定成本為主的**核心業務**是我們盈利增長的主要動力，其中小靈便型及超靈便型乾散貨船的收支平衡水平分別為9,780美元及11,030美元。

2024年下半年的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，我們分別已就60%及82%的日數按日均租金12,670美元及12,640美元訂約。雖然若市場貨運租金繼續上升，我們下半年的潛在升幅可能會受限制，但我們認為我們這次的決定審慎。儘管如此，我們仍就小靈便型乾散貨船維持足夠靈活性以按現貨租金水平訂約。

於2024年上半年，我們的營運活動於14,210日的營運日數中錄得日均利潤達550美元，為本集團貢獻7,800,000美元，佔集團業績的9%（未計管理開支）。就我們的營運活動而言，短期租賃貨船開支隨貨運市場波動，因此，按期租合約對等基準的收入水平本身並非關鍵績效指標，重要的是日均利潤（按期租合約對等基準的收入與租賃貨船開支之間的日均淨差）。我們的營運活動錄得顯著增長，營運日數按年增加29%。

第19頁 我們的表現

我們的管理開支及貨船營運開支仍然控制得宜且具有競爭力。我們的債務就按期攤銷而減少，而我們正利用利率掉期合約來控制我們所承受的浮動利率債務風險。

第22頁 核心業務貨船開支

健康的乾散貨運市場

2024年上半年的市場貨運租金受商品需求增加、蘇伊士運河及巴拿馬運河受干擾導致船隊效率低落以及新建造貨船的交付量處於可控水平所推動。儘管市場對全球經濟增長、利率高企、於烏克蘭及巴勒斯坦的衝突、及中國住房建設下跌的負面影響存在憂慮，惟在小宗散貨、鐵礦石及穀物需求增長的支持下，全球乾散貨裝載量按年上升。

由於鐵鋁氧石、林業產品以及鋼材的裝載量分別增加11%、3%及3%，小宗散貨的總裝載量按年上升約2%；水泥及熟料為最大抵減因素，其減幅為8%。

穀物裝載量上升4%，其中阿根廷、烏克蘭及巴西的貢獻顯著。阿根廷已從旱災影響中恢復，其穀物裝載量較去年上升29%。烏克蘭黑海的裝載量按年激增53%，反映與衝突初期相比在出口能力方面有所提升。巴西於2024年上半年的穀物裝載量增長8%，延續了農作物產量強勁的趨勢。相反，煤炭裝載量按年減少2%，主要由於運往日本及歐洲的裝載量減少，即使印度、中國及越南的煤炭需求因對能源安全的持續憂慮，分別增加7%、4%及32%。儘管中國國內產量處於高位及水力發電量有所改善，惟其煤炭需求仍創歷史新高。鐵礦石裝載量按年增加5%，這是由於巴西及印度的裝載量增加以及中國錄得破紀錄需求。儘管中國住房建設仍然低迷，惟鋼材需求減少獲基礎設施及製造業板塊的增長抵銷，另外鋼材產量過剩為破紀錄的出口量帶來支持。

第14頁 市場回顧

可控的乾散貨船訂單量

乾散貨船的訂單量於期內仍然受壓，尤其是與航運業其他界別相比。根據Clarksons Research，乾散貨船總訂單量佔現有船隊9.7%，其中小靈便型及超靈便型乾散貨船的合併訂單量合共為10.6%。由於新建造貨船的訂單受到抑制，未來數年的供應將繼續維持有限度增長。2024年上半年新建造乾散貨船訂單量為22,300,000載重噸，與去年同期的25,700,000載重噸相比減少了13%。由於航運業其他界別的新建造貨船訂單量龐大，造船廠可用船位仍然有限，因此，今天下的新訂單普遍預計將於2028年交付。

由於新建造貨船交付量增加及報廢量減少，年初至今的全球乾散貨船船隊淨增長率為1.6%。全球小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊的淨增長率為2.1%。

整體乾散貨船訂單量發展



我們仍然認為，新建造貨船的成本處於歷史高位、新環境法規的不確定性以及較高利率的環境將繼續打擊任何大批量的新建造乾散貨船訂單。於可見未來，受投入成本增加、船廠承造新建造貨船的能力有限以及航運業其他界別推高船廠使用率所影響，預計新建造貨船價格仍將保持歷史高位。

根據目前有關碳排放密度指標（「CII」）及其他減碳規則的假設，我們估計，在現今的小靈便型至超大靈便型乾散貨船船隊中，將有更多貨船在遵守法規方面面對更大困難且成本更高，而除非進行重大改造（惟以目前情況而言成本過高或不適合我們的船型），否則現時可行的技術及營運舉措僅能延長貨船遵守法規多數年。我們預期於2030年至2037年期間，將有越來越多的貨船提前報廢，即使是最有效率的傳統燃料貨船亦會於此之後難以遵守法規。可持續生物燃料的逐漸普及將有助許多貨船遵守法規，但長遠的供應量有限意味著我們的行業無法完全依賴生物燃料以達成較長遠減碳排放的目標。因此，未來需要能夠以新綠色燃料運行的新型貨船。

根據Clarksons Research，2024年上半年小靈便型及超靈便型乾散貨船的報廢量相當於800,000載重噸，佔於2024年1月1日淨船隊的0.2%。現時船齡超過20年的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的載重能力分別佔現有船隊的14%及11%。小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船船隊於2024年及2025年的淨增長估計分別為4.2%及3.9%，而2024年及2025年的報廢率分別為0.5%及0.5%。

蘇伊士運河及巴拿馬運河的限制

我們繼續關注紅海及亞丁灣事態發展，該區局勢依然嚴峻並對航運業帶來安全憂慮。此外，我們亦必須持續適應乾散貨船在巴拿馬運河有限度通航的挑戰。這增加了噸位航距需求，因為貨船需繞道較遠航程以避開該等主要航道。為減低我們的船員及貨船通過紅海的風險，我們將繼續繞行航程明顯更遠的好望角。與此同時，巴拿馬運河的水位有所改善，但我們預計貨船通航限制至少於2024年下半年之前將繼續維持。這些問題將繼續減少實質貨船供應量，為貨運租金帶來支持。

強化可持續發展及管治

我們致力改進及加強管理和管治常規，以實現高水平的風險管理、匯報、透明度及企業管理和贏得持份者信心。我們重視以負責任的態度，秉持以持份者利益作為我們對可持續發展及良好企業管治的承諾為依歸。在重視抗禦力及業務連續性之下，我們通過評估及管理與地緣政治風險、氣候風險、全球疫情及網絡保安等有關的潛在干擾，以加強保障業務的未來發展。

我們的風險管理委員會直接向審核委員會匯報，以確保強而有力的管治、有效的風險管理及內部監控。於2024年1月，董事會將其對可持續發展的監督職能從審核委員會中提升至新成立的可持續發展委員會。可持續發展管理委員會向可持續發展委員會匯報，以確保我們的可持續發展策略的有效實施。

第27頁 可持續發展摘要

我們相信，強化後的可持續發展及管理架構將顯著提高我們可持續發展方針的有效性，提升我們的企業抗禦力及聲譽，並增加持份者對我們的信心。

我們的減碳策略相當多元，以確保在提高我們貨船的燃油效率、減少碳足跡以及於2050年之前實現淨零排放目標方面能夠取得重大進展。

通過更新及擴大我們的船隊，同時強調能源效率，我們的目標是在可持續發展的實踐中保持領先地位。我們亦積極對現有貨船進行現代化更新，引入最新的環保技術，例如低摩擦矽樹脂船體防污塗層、恆功率氣象航線規劃、前置旋流葉片等。

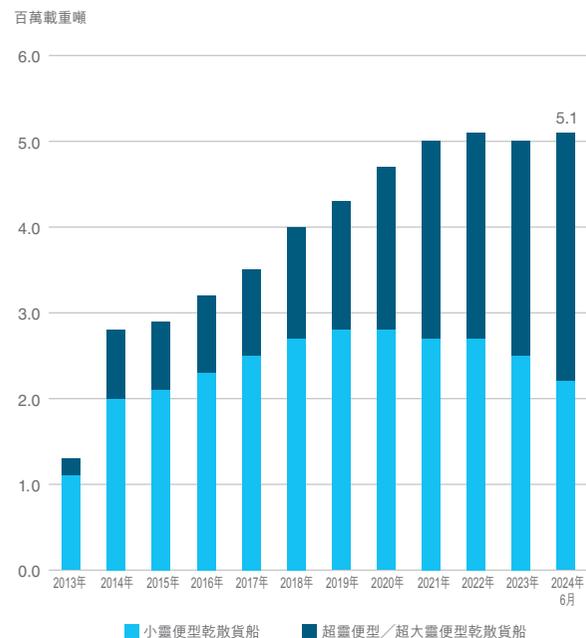
為實現全面脫碳的長遠目標，我們正在完成能夠使用燃油及甲醇運行的雙燃料低排放貨船的最終設計，並正考慮於2024年決定是否已準備好訂約建造有關貨船，而其交付時間將遠遠早於我們原定的2030年目標。此外，我們已試行利用生物燃料來減少我們現有貨船的排放量，同時亦正尋找方法為未來綠色燃料的供應提供支持。



對於我們追求卓越及持續改進的安全策略而言，資訊共用和多方合作亦非常重要。我們與業界持份者、監管機構及研究機構合作，分享最佳實踐方案，共同推動減碳。通過參與行業論壇及聯盟，我們確保自身走在可持續發展趨勢及監管發展的最前端。

我們將繼續努力為不斷增加的減碳法規做好準備，確保我們遵守法規要求，並帶領我們的行業邁向更可持續的未來。我們致力以具透明度的方式匯報我們在環境及其他環境、社會及管治方面的表現，並設定進取的目標及定期檢視我們的進展，以展現我們對成為一家可持續發展及抗禦力強的乾散貨運公司的決心。

大幅增長的自有船隊及超靈便型／超大靈便型乾散貨船佔船隊的比例



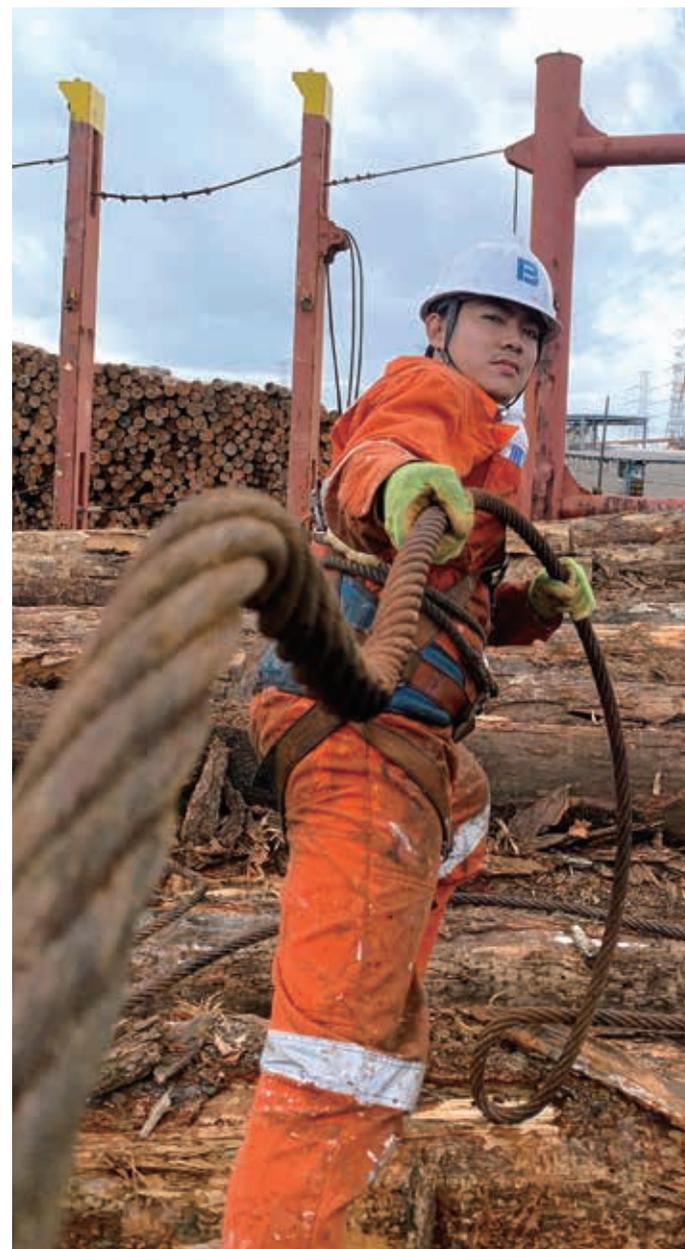
船隊增長

考慮到價格處於歷史高位，我們繼續策略性地買入二手貨船，並在買船策略上保持審慎。我們的長遠策略專注於購買優質及現代化的二手貨船，以擴大我們的超靈便型／超大靈便型乾散貨船船隊。與此同時，我們正以船齡較輕及較大型的貨船取代船齡較高及效率較低的小靈便型乾散貨船。於2024年上半年，我們售出兩艘較小型及船齡較高，於2004年建造的小靈便型乾散貨船。鑑於現有及即將出台的減碳法規越來越嚴格，該等船齡較高、效率較低的乾散貨船將越難營運，其營運成本亦將越來越高，因此，我們認為逐步淘汰效率最低的乾散貨船乃屬適當之舉。

我們於期內宣布行使一艘超靈便型乾散貨船的購買權，並獲交付以長期期租合約租入的四艘40,000載重噸小靈便型乾散貨船中的第一艘。我們亦於7月獲交付以長期期租合約租入的第二艘新建造、40,000載重噸小靈便型乾散貨船。各項租賃協議均附有以固定租金延長協議之選擇權，而我們可選擇按固定價格購買該等貨船，這些合約條款進一步擴大了我們的選擇權。

我們預計，由於新建造貨船的投入成本增加及船廠承造能力有限，新建造貨船及二手貨船的資產價格將保持高企。

我們的核心船隊由131艘小靈便型乾散貨船及超靈便型／超大靈便型乾散貨船組成，包括我們營運業務中的短期租賃貨船在內，我們目前合共營運約286艘貨船。於期末，我們自有船隊的總載重能力達到5,100,000載重噸（不包括好望角型乾散貨船）。



關懷我們的員工

太平洋航運致力發展一支多元化、高效及積極進取的團隊。我們不論在海上還是岸上，均繼續堅持最高水平的健康及安全標準，並為員工提供培訓，使他們能夠應對不斷變化的業務挑戰，同時亦照顧他們及彼此的整體健康。我們希望鼓勵及支援每個人各自為我們的業務作出獨特的貢獻，並消除包容性及機會平等的障礙。

儘管業界強調減碳，但我們首要考慮仍然是保障僱員的安全，尤其現時僱員身心正面對更多及更廣泛的威脅。儘管海盜及劫持事件自2008年至2012年的高峰期後已有減少，但若干地區仍面對重大風險。我們正實行多項措施以加強船上安保，包括評估於舷梯安裝附設人臉識別功能的開機，以及試行人工智能攝像系統以監測異常活動。

我們正陸續為船隊引入Starlink高速互聯網服務，重新定義海上連接，並提高我們船員的福利及生活質量。在關鍵應用程式、遠端支援及船員訓練方面，Starlink將提供更快速的存取速度，為我們的貨船開創新的可能性。是次安裝體現了我們為船員提供最高水平的福利及卓越營運的承諾。

對乾散貨運市場的未來持樂觀態度

我們維持對乾散貨運業市場前景的正面看法，主要由於我們運載的商品的需求平穩。全球經濟持續增長，帶動了對小宗散貨、鐵礦石、煤炭及穀物等主要原材料的需求。新興經濟體擴大其基礎設施，以及已發展國家進行大型建設

項目，導致對該等原材料的需求持續強勁。此等需求進一步受人口增長及城鎮化所刺激，帶動農業生產及能源消耗增加，進而確保乾散貨運公司獲得穩定的貨流。

在供應方面，基本因素同樣令人鼓舞。均衡的船隊增長，加上策略性地淘汰船齡較高及效率較低的貨船，令市場供求達致良好平衡。此外，近年新建造貨船訂單有所放緩，因此不會出現因供應過剩而影響貨運租金的情況。現有及新的減碳法規的落實，進一步支持供應基本因素。這些法規要求須投資於更高效及更環保的貨船，逐步淘汰較舊的貨船以及限制整體船隊擴張。

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



Martin Fruergaard

行政總裁

香港，2024年8月8日



市場回顧

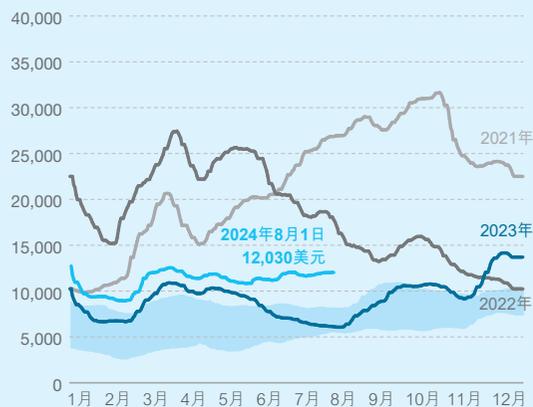
商品需求增加及船隊效率低落對乾散貨運租金造成正面影響

10,970美元 (淨值) ↑ 27% 按年

BHSI 38,000 載重噸 (經調整)
2024年上半年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2016年至2024年小靈便型乾散貨船 現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) *



2016年至2020年

* 扣除5%佣金

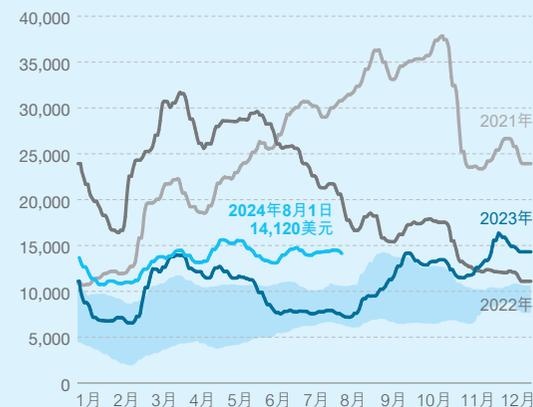
資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 38,000載重噸 (經調整) 貨船及BSI 58,000載重噸貨船)

13,280美元 (淨值) ↑ 34% 按年

BSI 58,000載重噸
2024年上半年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2016年至2024年超靈便型乾散貨船 現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) *



2024年上半年的市場貨運租金受商品需求增加所推動，並進一步受到蘇伊士運河及巴拿馬運河持續受干擾導致船隊效率低落以及新建造貨船的交付量處於可控水平所支持。儘管市場對全球經濟增長、利率高企、於烏克蘭及巴勒斯坦的衝突、中國住房建設下跌的負面影響存在憂慮，惟在小宗散貨、鐵礦石及穀物需求增長的支持下，全球乾散貨裝載量按年上升。小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均租金水平分別為10,970美元及13,280美元。

展望2024年下半年，我們預料全球乾散貨運裝載量將會增加，加上乾散貨船在蘇伊士運河及巴拿馬運河有限度通航，將會令船隊效率更低落及增加噸位航距需求。

貨船價值持續上升

36.8 百萬美元 ↑ 25%

二手超大靈便型乾散貨船按年變化

由於貨運市場強勁及新建造貨船成本上升，現代化二手貨船價值亦因而上升。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36,800,000美元，按年上升25%。

造船廠可用船位仍然有限，因此，今天下的新訂單要到2028年才可能交付。大部分造船廠新增的承造能力仍繼續集中於非乾散貨船。

資料來源：Clarksons Research，於2024年6月數據

需求：破紀錄的乾散貨運需求

在小宗散貨、鐵礦石及穀物需求增長的支持下，全球乾散貨裝載量按年增長約2%。小宗散貨的裝載量按年增加2%，這是由於鐵鋁氧石、林業產品及鋼材的裝載量增加，其分別按年上升11%、3%及3%。鐵鋁氧石依然是小宗散貨裝載量增加的主要推動力，其來源主要為畿內亞，並主要利用好望角型及巴拿馬型乾散貨船運載。

穀物裝載量上升4%，其中阿根廷、烏克蘭及巴西的貢獻顯著。阿根廷已從之前旱災影響農作物產量中恢復，其穀物裝載量較去年上升29%。烏克蘭黑海的裝載量按年激增53%，反映該國自衝突爆發以來的出口能力正在提升。此外，巴西於2024年上半年的穀物裝載量增長8%，延續了當前及去年農作物產量強勁的趨勢。

鐵礦石裝載量按年增加5%，這是由於巴西及印度的裝載量增加，以及中國錄得破紀錄的需求。中國住房建設仍然低迷，惟相關板塊的鋼材需求損失將獲基礎設施投資及製造業板塊的鋼材需求增長抵銷，另外鋼材產量過剩為期內破紀錄的鋼材出口量帶來支持。

煤炭裝載量按年減少2%，主要由於運往日本及歐洲的裝載量減少，即使印度、中國及越南的煤炭需求因對能源安全的持續憂慮，分別增加7%、4%及32%。儘管中國國內煤炭產量維持高位，且降雨量增加有利其水力發電量，惟其煤炭需求於期內仍創歷史新高。

2024年上半年全球貨物裝載量#按年變動

選定小宗散貨*	↑	+2%
穀物	↑	+4%
鐵礦石	↑	+5%
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

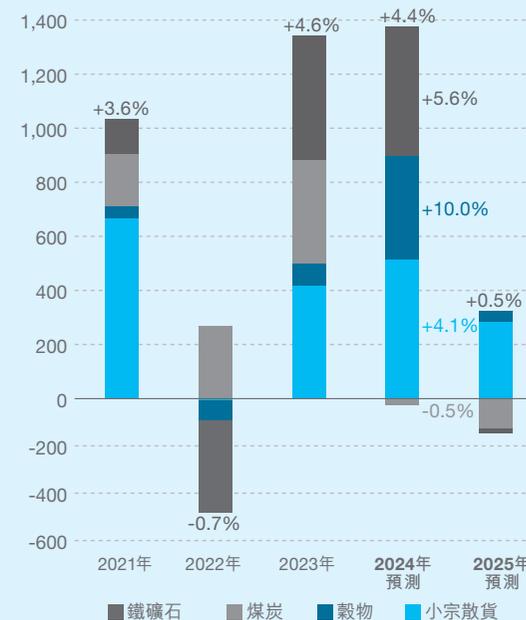
小宗散貨的需求無論在地域上或就商品及客戶而言皆為廣泛及多元化，並且通常跟隨國內生產總值的增長。因此，根據全球國內生產總值增長3.2%的預測，加上多國繼續推行刺激措施，2024年的小宗散貨需求預測依然樂觀。

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。

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海里，因此，既反映了運輸量(噸)又反映了運輸距離(海里)。

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2024年7月數據，數據可因應所選定及匯報的貿易流向及航距假設而予以修改

供應：船隊增長速度因貨船訂單量有限及環境法規而處於可控水平

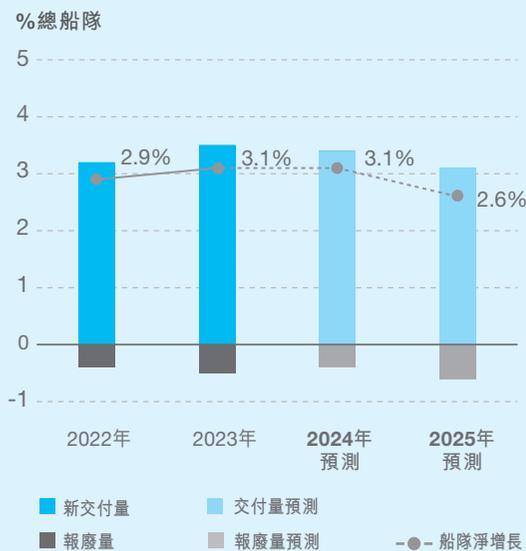
於2024年上半年，全球乾散貨船船隊錄得1.6%的持平淨增長。這主要是由於新建造小靈便型及超靈便型乾散貨船交付量雖按年分別增加16%及27%，而新建造巴拿馬型及好望角型乾散貨船交付量同期分別減少14%及15%。我們專注營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船的船隊規模淨增長率為2.1%，而去年同期的淨增長率為1.5%。報廢率於期內由0.3%減少至0.2%。

Clarksons Research預測，2024年及2025年全球乾散貨船船隊的報廢率將分別為0.4%及0.6%。報廢量有限是目前收益強勁所致，儘管環境法規日益嚴格，但目前仍無法鼓勵船東淘汰船齡較高及效率較低的貨船。

由於新貨船訂單量處於可控水平，以及隨著船隊老化和減碳法規的收緊，報廢量有望增加，因此，在中期而言船隊的淨增長預計將較為溫和。國際海事組織和歐盟排放交易體系的減碳法規預期將迫使貨船減慢航速，變相令供應減少，利好市場的長遠走勢。

整體乾散貨船供應發展情況

↑ 1.6%
年初至今整體乾散貨船運力



小靈便型及超靈便型乾散貨船供應發展情況

↑ 2.1%
年初至今全球小靈便型及超靈便型乾散貨船運力



資料來源：Clarksons Research，於2024年7月數據

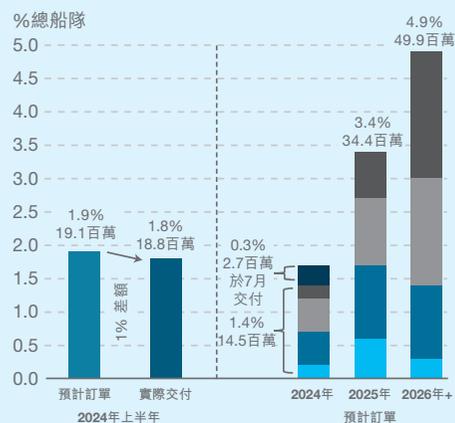
訂單：預期環境法規將導致乾散貨船訂單量有限

乾散貨船總訂單量佔現有船隊的9.7%，其中小靈便型及超靈便型乾散貨船的合併訂單量合共為10.6%。受抑制的新建造貨船訂單量將繼續令未來數年的供應維持有限度增長。2024年上半年的新建造乾散貨船訂單量為22,300,000載重噸，較去年同期的25,700,000載重噸減少了13%。

新建造貨船訂單預計將繼續受到抑制，原因是：

- 為符合未來減碳法規所需的燃料及技術存在不確定性
- 直至2028年為止新建造貨船訂單的承造能力有限，而新增的船廠承造能力亦有限
- 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連串訂單的可行性
- 新建造貨船的投入成本增加及船廠承造能力有限，將繼續影響新建造貨船及二手貨船的資產價格

整體乾散貨船訂單量



小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單量



資料來源：Clarksons Research，於2024年8月數據

船型	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2024年上半年報廢量佔於2024年1月1日之現有船隊百分比
小靈便型 (10,000–40,000載重噸)	9.2%	14	14%	0.2%
超靈便型及超大靈便型 (40,000–70,000載重噸)	11.4%	12	11%	0.2%
巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000–100,000載重噸)	12.2%	12	13%	0.4%
好望角型 (100,000以上載重噸)	7.2%	11	4%	0.1%
乾散貨船總量	9.7%	12	9%	0.2%

資料來源：Clarksons Research，於2024年8月數據

市場平衡：強勁需求及溫和供應增長

整體乾散貨船供求
% 按年變動



資料來源：Clarksons Research，於2024年7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



預計於2024年，小宗散貨商品的需求平穩，伴隨供應溫和增長以及因蘇伊士運河及巴拿馬運河持續受干擾而導致船隊效率低落。

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，以及全球經濟需求復甦，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
- 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

- 利率持續上升，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
- 中國住房建設減少，導致商品需求下滑
- 關稅及保護主義推動本地生產，損害環球貿易
- 運河所受干擾漸消，使船隊效率提升

我們的表現

我們的業務錄得基本溢利43,900,000美元（2023年上半年：基本溢利76,200,000美元）。2024年上半年，我們的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的表現分別優於BHSI及BSI指數。我們的營運活動在貨船數目及營運日數方面呈現顯著增長，惟日均利潤顯著較低。我們的優異表現受我們高水平的近期貨運訂約率導致租入短期核心貨船的租賃成本上升所影響。

營運表現

百萬美元	截至 6 月 30 日止六個月		
	2024 年	2023 年	變動
核心業務小靈便型乾散貨船貢獻	41.1	62.7	-34%
核心業務超靈便型乾散貨船貢獻	35.7	33.4	+7%
營運活動貢獻	7.8	17.0	-54%
好望角型乾散貨船貢獻 ¹	0.8	0.8	-
表現（未計管理開支）	85.4	113.9	-25%
調整後一般及行政管理開支總額	(41.2)	(37.3)	-10%
稅項及其他	(0.3)	(0.4)	+25%
基本溢利	43.9	76.2	-42%

+/- 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

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

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

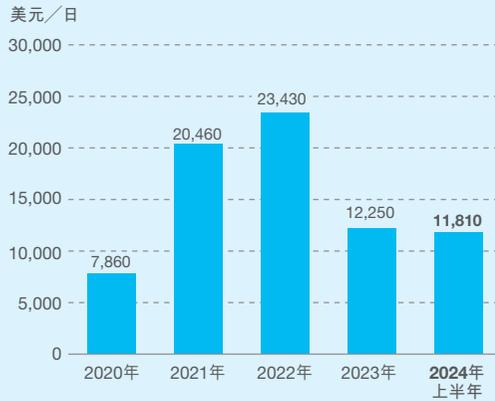
我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對，以補足我們的核心業務，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻。透過我們的營運活動，即使我們的核心貨船船期已滿，我們仍能為客戶提供服務。



核心業務

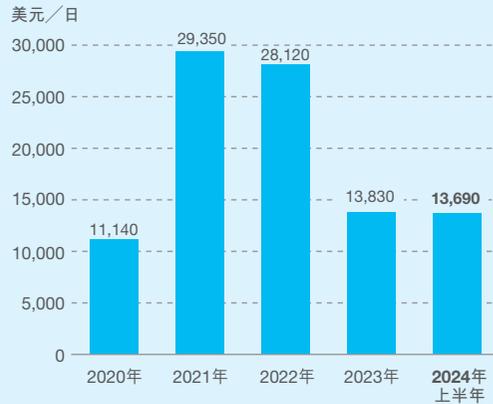
小靈便型乾散貨船

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**



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13,570收租日之日均租金收入為11,810美元
- 超靈便型乾散貨船的10,030收租日之日均租金收入為13,690美元
- 期內，我們小靈便型乾散貨船的日常表現較指數 (BHSI 38,000載重噸 (經調整)) 高出840美元。其包括期內我們的三艘核心小靈便型乾散貨船硫淨化器日均得益的30美元
- 期內，我們超靈便型乾散貨船的日常表現較指數 (BHSI 58,000載重噸) 高出410美元。其包括期內我們的33艘核心超靈便型乾散貨船硫淨化器日均得益的720美元
- 值得注意，小靈便型及超靈便型乾散貨船於2023年第四季度按期租合約對等基準的收入受撥回前期運費稅撥備所正面影響。就小靈便型乾散貨船的運費稅撥備所撥回的11,600,000美元，令2023年第四季度按期租合約對等基準的日均收入增加1,690美元。就超靈便型乾散貨船的運費稅撥備所撥回的11,100,000美元，令2023年第四季度按期租合約對等基準的日均收入增加2,150美元。這使得2023年全年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增加410美元及550美元

小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

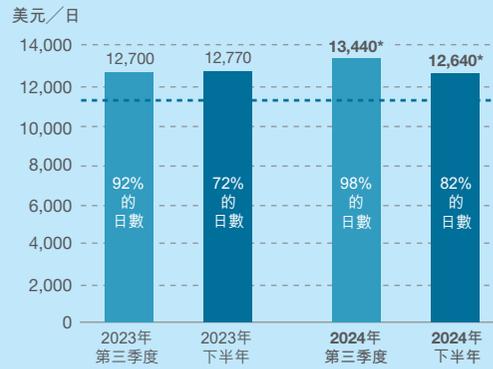


--- 2024年上半年指標核心船隊收支平衡水平 (包括一般及行政管理開支) 為9,780美元

* 此是於2024年8月上旬的數據，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租金的指標，我們已訂約的小靈便型乾散貨船的遠期貨運合約涵蓋2024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租金通常會更可觀；小靈便型乾散貨船的硫淨化器日均得益現值約為30美元。配備硫淨化器的小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

超靈便型乾散貨船

已訂遠期合約



--- 2024年上半年指標核心船隊收支平衡水平 (包括一般及行政管理開支) 為11,030美元

* 此是於2024年8月上旬的數據，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租金的指標；超靈便型乾散貨船的硫淨化器日均得益現值約為250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

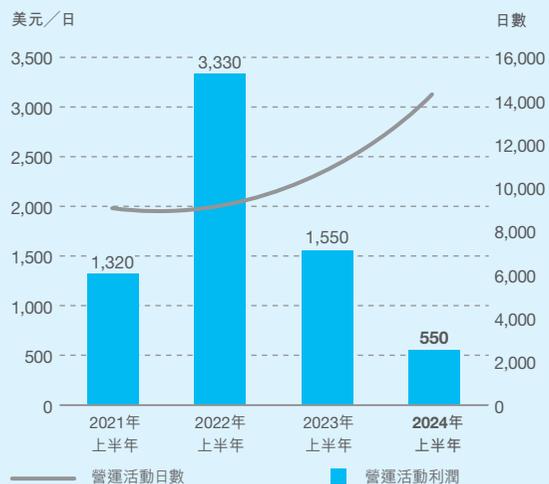
已訂遠期合約

- 2024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87%及98%的日數按日均租金13,750美元及13,440美元訂約
- 2024年下半年目前已訂約的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就60%及82%的日數按日均租金12,670美元及12,640美元訂約
- 2025年上半年目前已訂約的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就7%及19%的日數按日均租金9,670美元及13,370美元訂約
- 2024年上半年小靈便型及超靈便型乾散貨船的收支平衡水平分別為9,780美元及11,030美元。我們的成本開支維持控制得宜及具競爭力

營運活動

利潤 KPI

每日 550 美元



- 於2024年上半年，我們的營運活動為本集團表現(未計管理開支)貢獻7,800,000美元或9%，在14,210日以短期租賃貨船專門運載現貨的營運活動日數中，營運活動錄得的日均利潤為550美元。我們目前營運約154艘短期租賃貨船，營運日數按年增加29%。我們的策略繼續著重於逐年增加獲得利潤的營運日數
- 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



核心業務貨船開支

日均貨船開支

小靈便型

綜合 8,680美元



超靈便型

綜合 9,930美元



* 於2023年12月31日及2024年6月30日之貨船

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4%至4,680美元(2023年全年: 4,870美元), 主要因船員開支回復至正常水平。憑藉良好的成本控制及規模效益, 以及高效的採購, 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0.7日(2023年全年: 0.8日)。

折舊

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日常折舊開支分別增加6%及5%, 主要由於入塢開支增加及優化燃油效率的投資。

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增加33%至160美元(2023年全年: 120美元), 主要因平均現金結餘較低導致利息收入減少, 以及利率增加導致較高利息開支的綜合因素所致。

長期租賃貨船開支

長期租賃貨船開支主要包括使用權資產折舊、租賃負債的利息開支及12個月以上租賃的技術管理服務開支。我們的小靈便型乾散貨船長期租賃貨船日均開支增加3%至12,510美元, 主要由於貨運市場轉強所致。我們的超靈便型乾散貨船長期租賃貨船日均開支減少4%至17,370美元, 主要由於歸還較高租金租入之貨船所致。

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常綜合開支分別增加至8,680美元(2023年全年: 8,610美元)及減少至9,930美元(2023年全年: 10,180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增加至41,200,000美元(2023年上半年: 37,300,000美元及2023年全年: 76,000,000美元), 主要由於期內的員工開支及資訊科技相關開支增加所致。按總貨船日數分攤, 日均一般及行政管理開支仍為具競爭力的780美元(2023年全年: 760美元), 由自有貨船及租賃貨船的日均開支分別為1,100美元及580美元(2023年全年: 1,030美元及560美元)所構成。

貨船日數

下表為我們於2024年上半年及2023年全年的貨船日數分析：

日數	小靈便型		超靈便型	
	2023年 全年	2024年 上半年	2023年 全年	2024年 上半年
核心業務收租日數	28,420	13,570	20,230	10,030
— 自有貨船收租日數	24,960	11,560	17,070	8,830
— 長期租賃貨船收租日數	3,460	2,010	3,160	1,200
短期核心日數 ¹	7,730	5,710	18,660	8,710
營運活動日數	9,190	5,760	14,290	8,450
自有貨船停租日數	710	170	400	220
總貨船日數	46,050	25,210	53,580	27,410

¹ 短期租賃貨船用作支援我們的核心業務

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)
2024年 下半年	2,230	12,130	430	13,940
2025年	3,370	12,680	610	14,830
2026年	2,260	13,100	1,400	15,030
2027年	1,830	12,860	1,460	14,660
2028年+	2,560	12,340	4,080	13,960
總計	12,250		7,980	



現金及借貸

經營業務的現金流入

103 百萬美元

已承諾可動用流動資金

537 百萬美元

借貸淨額相對自有貨船
賬面淨值比率

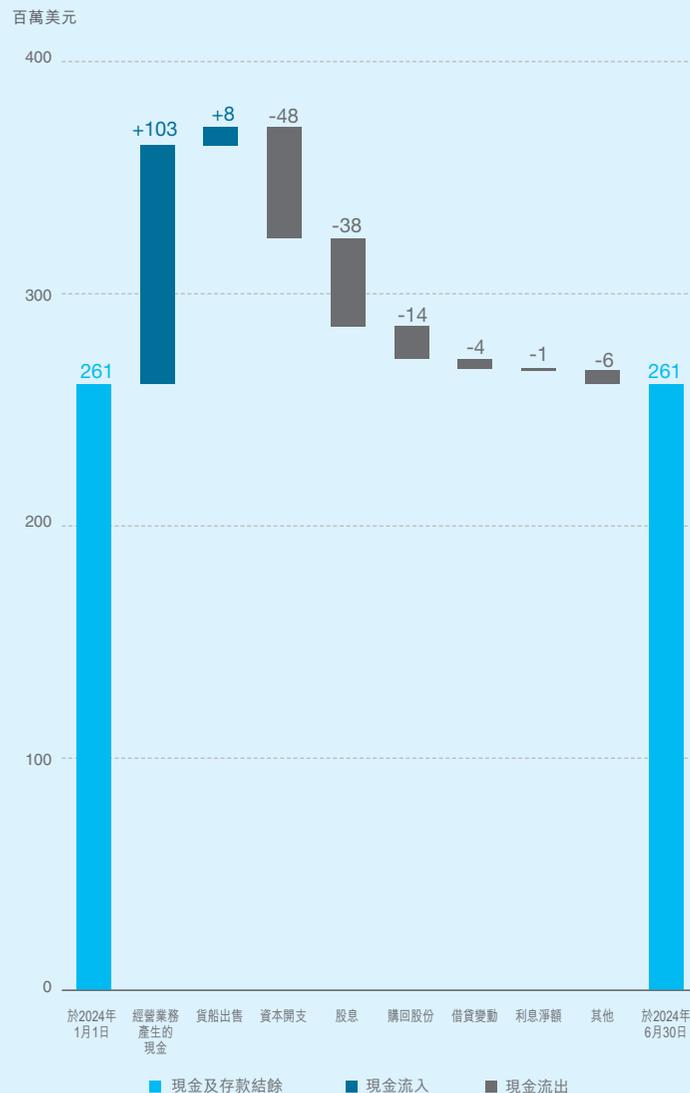
2%

平均利率 (損益表)

5.6%

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

現金流



2024年上半年主要發展

- 本集團於4月延長現有一筆定期貸款並額外增加28,600,000美元貸款額，其同樣以原貸款內的6艘貨船作抵押
- 本集團期內透過出售1艘小靈便型乾散貨船變現8,100,000美元
- 本集團期內用於借貸的淨現金流出為3,600,000美元
- 本集團期內根據已宣布的股份購回計劃以14,000,000美元購回股份
- 期內，本集團支付47,800,000美元資本開支，包括：
 - (a) 25,200,000美元作為1艘超大靈便型乾散貨船的代價
 - (b) 22,600,000美元作為入塢及其他添置的開支
- 於2024年6月30日，未用作抵押的貨船共61艘

流動資金及借貸

百萬美元	2024年 6月30日	2023年 12月31日	變動
現金及存款 (a)	260.7	261.5	0%
可動用而未提用的 已承諾借貸融資額	276.7	287.7	-4%
已承諾可動用流動資金	537.4	549.2	-2%
借貸的流動部分	(51.2)	(46.3)	
借貸的非流動部分	(241.7)	(254.1)	
借貸總額 (b)	(292.9)	(300.4)	+3%
借貸淨額 (a)+(b)	(32.2)	(38.9)	+17%
借貸淨額相對股東權益比率	2%	2%	
借貸淨額相對自有貨船賬面淨值 比率 KPI	2%	2%	

第49頁 財務報表附註15 現金及存款
(包括如何投資我們的現金)

借貸及未提用的已承諾借貸融資額

借貸及未提用的已承諾借貸融資額—542,100,000美元 (2023年12月31日：555,400,000美元)

借貸及未提用的已承諾借貸融資額於期內減少，主要由於還款及借貸按期攤銷，惟部分影響與一筆現有貸款中額外提取的28,600,000美元所抵銷。

利息開支上升至8,700,000美元(2023年上半年：8,500,000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。

可換股債券負債部分—27,500,000美元 (2023年12月31日：32,700,000美元)

於2024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後，再於2023年5月及2024年6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28,100,000美元，而當前轉換價為每股1.42港元。

於2024年6月30日：

- 本集團的已抵押借貸乃以54艘賬面淨值總額為927,600,000美元的乾散貨船以及轉讓該等貨船的相關收入及保險作抵押
- 本集團已遵從其所有借貸相對資產值的規定

第46頁 財務報表附註7
財務收入及財務開支

借貸及未提用的已承諾借貸融資額的遞減明細表



- 可動用而未提用的已承諾借貸融資額 (276,700,000美元)
- 借貸 (265,400,000美元)
- 可換股債券 (面值28,100,000美元，賬面值27,500,000美元)

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2024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569,600,000美元(2023年12月31日：588,100,000美元)，以美元為單位。

財務開支

百萬美元	平均利率		於2024年 6月30日 之結餘	財務開支		變動
	損益表	現金		2024年 上半年	2023年 上半年	
借貸(包括已變現的利率掉期合約)	5.7%	5.7%	265.4	8.7	8.5	-3%
可換股債券(附註)	4.7%	3.0%	27.5	0.7	0.8	+1%
	5.6%	KPI 5.4%	292.9	9.4	9.3	-2%
其他財務費用				1.2	0.8	
財務開支總計				10.6	10.1	-5%
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 14.9倍	18.8倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為700,000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2024年6月30日，本集團的借貸中有68%(2023年12月31日：75%)按固定利率計算利息。



可持續發展及管治

-
- 27 可持續發展摘要
 - 32 企業管治
 - 35 其他資料
-

可持續發展摘要

我們的行業正面臨不斷演變且日益複雜的商業環境，其為本公司帶來風險與機遇。為應對現今及未來的挑戰，並進一步確立我們作為行業翹楚的角色，我們善用我們「做對的事，把事做對」的文化，並將之套入一個務實的四支柱可持續發展框架中

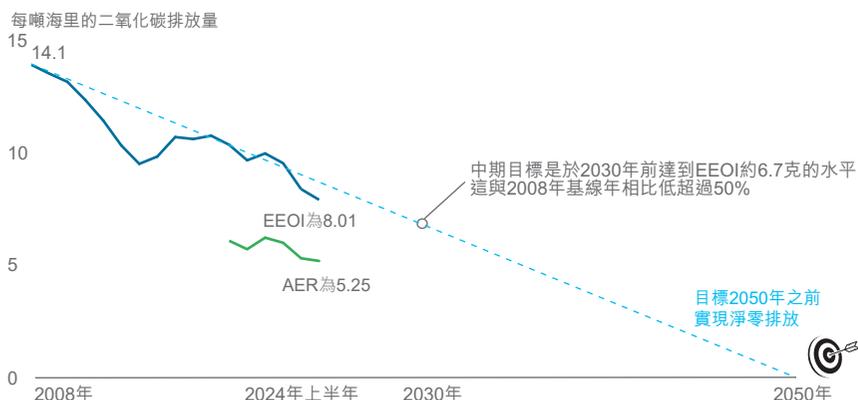


ESG 有關我們2023年可持續發展方針及表現的詳細回顧，請細閱我們獨立刊發的2023年可持續發展報告

對環境負責

目標：作為一間領先的乾散貨船船東及營運商，太平洋航運力求進一步擴大船隊規模，優化我們的表現，提供靈活可靠的服務，同時努力避免對環境造成影響。我們的責任是實現船隊減碳，管理廢物、海洋排放及資源消耗，確保我們的貨船能被適當地回收及再利用，並在持續發展業務的同時盡量減少對生物多樣性造成的影響。

於2050年之前邁向淨零排放 自有船隊碳排放密度(EEOI) KPI 2050年之前減至零 (2030年之前減至6.7克)



為一系列新減碳法規做足充分準備

我們提前為已於2023年1月生效的國際海事組織EEXI及CII法規以及已於2024年1月生效的歐盟排放交易體系(EU ETS)做好準備。我們現有的常規燃料貨船船隊已準備好透過技術提升、營運措施及定期更新船隊計劃，於未來十年或更長時間遵守有關法規並繼續營運。我們正為進一步的新減碳法規進行分析及準備，包括：

- 歐盟海運燃料指令 – 此指令旨在推動進出歐盟範圍的貿易逐步轉用可再生及低碳燃料，自2025年起生效
- 國際海事組織中期措施 – 國際海事組織即將制定一套技術及經濟措施，例如全球溫室氣體船用燃料標準及溫室氣體排放定價機制，旨在提高綠色燃料的使用。我們預期國際海事組織海洋環境保護委員會將於2024年10月對各種措施作出決定，並於2025年發佈具體詳情，而措施最快將於2027年生效

我們的減碳策略

1. 採用節能技術
2. 具碳效率的營運措施
3. 推動船隊更新及增長以提高能效
4. 開發低排放貨船及燃料
5. 支持綠色燃料供應
6. 資訊共用與合作共贏
7. 為一系列減碳法規做好準備

為實現全面脫碳的長遠目標，我們繼續開展能夠使用甲醇及燃油運行的雙燃料**低排放貨船**的設計工作，並將於2024年考慮是否已準備好訂約建造有關貨船，其交付時間將遠遠早於我們原定的2030年目標。

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

- 1) 我們為22艘自有貨船船體塗上矽樹脂塗層，經初步研究結果顯示可達至減省約8%燃油的顯著效果
- 2) 我們已開始為預定於2024年入塢的40艘貨船的螺旋槳塗上石墨烯塗層，有望達至減省燃油約4%的效果
- 3) 我們已在我們所有貨船上採用策略性的動力氣象導航服務，結合持續的氣象導航與轉速優化，在所有海上環境下保持恒定動力，從而節省約3至4%的燃油
- 4) 我們已在我們多艘貨船上加裝前置旋流葉片(加上多年來於整體船隊中採納的船艙、風管及其他技術)，以提高推進效率，從而節省約2%或更多的燃油

ESG 2023年可持續發展報告 第17頁
我們的減碳策略

ESG 2023年可持續發展報告 第5及20頁
合作開發低排放貨船



對我們的員工負責

目標：太平洋航運致力發展一支多元化、高效及積極進取的團隊。我們不論在海上還是岸上，均繼續堅持最高水平的健康及安全標準，並為員工提供培訓，使他們能夠應對不斷變化的業務挑戰，同時亦照顧他們及彼此的整體健康。我們希望鼓勵及支援每個人各自為我們的業務作出獨特的貢獻，並消除包容性及機會平等的障礙。

心理健康依然是首要關注課題，而我們近年提升對心理健康的關注，包括：

- 加強培訓策略並定期檢討各項安全及健康計劃
- 復辦面對面的船員互動培訓與研討會
- 開始舉辦定期的評級研討會
- 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 於任何時候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的全天候互聯網服務

我們將員工、貨船及營運的安全及安保放在首位。於安全威脅加劇之時，我們採取主動態勢，保持警惕，並進行風險管理。於高風險區域航行時，我們已採取以下強化安全措施：

- 航程風險評估
- 使用搜查犬進行檢查
- 調配警衛
- 安排巡邏船艇進行巡邏
- 設置閉路電視
- 進行水下無人機搜索

可記錄事故頻率

0.78 ↓ **26%**
每百萬工時工傷宗數

於2024年上半年，我們的船員於超過10,200,000個工時中錄得8宗可記錄工傷事故（包括4宗損失工時工傷事故），其中包括輕微滑倒、絆倒及跌倒以及手指受傷。我們對每宗事故及險情進行徹底審查，分析根本原因，以制定及實施有效的預防措施。

騷擾及欺凌個案

3

接獲騷擾事故宗數

我們絕不容忍騷擾行為。經過我們的調查，肇事者已被解僱，而我們亦加強了對整個船隊的防止騷擾培訓。

加強船上安保

面對販毒集團利用貨船進行販毒活動愈加猖獗，為加強船上安保，我們正評估於舷梯安裝附設人臉識別功能的閘機，並正試行人工智能視像監測系統，以監測異常活動。

於5月，我們與資訊匯合中心（IFC）就如何加強海上安保、加強與不同夥伴的合作、以及促進適時的資訊共享進行討論及交流。我們將加入由IFC發起的「海事意識夥伴」(Maritime Awareness Partnership)計劃，以協助提升由IFC監察平台管理的自願社群匯報系統的能力。

通過多元化、公平及包容以及安全策略檢討來發揚我們的文化

為管理好我們最重大的環境、社會及管治關注事項及問題，我們會檢討我們的策略。今年，我們進行內部研討以檢討並加強我們在(a)安全、健康、福祉及安保，以及(b)多元化、公平及包容方面的雄心及目標。我們將於2024年可持續發展報告中總結有關主要成果。

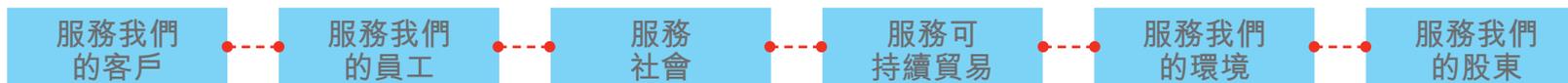
推行Starlink服務實現高速連接



除了再次升級我們的衛星數據計劃，為船員提供無限制、更快速、更穩定及免費的互聯網連接之外，我們現已引入Starlink公司最先進的互聯網服務技術，船員現在可享受超過200Mbps的網速及超低延遲，實現無縫數據傳輸及通信。高速互聯網的引入使船員能享有無限制、更快速、更穩定及免費的互聯網連接，從而更容易與家人、朋友及外部世界聯繫。

負責任的價值創造

目標：太平洋航運致力與我們的客戶、供應商、投資者、金融服務提供者、監管機構、本地社區及其他網絡建立長期關係，而非短期利益。依託我們在乾散貨運業的規模及影響力，我們尋求通過與持份者共同努力，邁向一個負責任、合乎道德、包容及靈活的全球市場。



ESG 有關我們如何負責任地創造價值的回顧，請細閱我們獨立刊發的2023年可持續發展報告

我們於2024年上半年實行的若干社區措施：

於6月下旬，我們與香港海事博物館合作主辦生態旅遊，讓我們的員工及其家人及朋友參與，藉此加強我們對環境可持續發展的承諾。活動首先回顧了香港的海洋環境歷史，包括香港的發展對海洋生態系統的影響以及可持續發展的重要性。接著，我們帶領參加者深入大嶼山東涌河口，親身近距離觀察海洋生物及其脆弱的棲息地。我們亦已計劃於2024年底與世界自然基金會舉辦類似活動。



作為我們的傳統活動之一，太平洋航運贊助公眾免費入場參觀香港海事博物館，以慶祝6月底的國際海員日。超過3,600名訪客參與了由太平洋航運的高級船員、見習船員、岸上主管及前任船長領導的多項活動，包括導賞團、影片播放、繩結活動及定向技能工作坊。我們安排了10名船員及辦公室同事主持兩場分享會，以分享他們的航海故事及在航運業的工作經驗。



我們支持的非航運事業包括教育、心理健康及公益活動。我們與小彬紀念基金會合作，支持其主辦的新晉人才實習計劃(EMerging Talent Internship Programme)，為香港少數族裔提供實習機會。今年夏天，我們歡迎兩名分別來自印度及孟加拉的實習生，使太平洋航運總部的實習生人數達到破紀錄的13人，他們將獲得與航運業有關的實際工作經驗。



負責任的業務基礎

目標：我們的目標是改進及加強管理和管治常規，以實現高水平的風險管理、匯報、透明度及企業管理和贏得持份者信心。我們將以負責任的態度，秉持以持份者利益作為我們對可持續發展及良好企業管治的承諾的依歸。

為了保持抗禦力及業務連續性，我們通過評估及管理自氣候風險、全球疫情及網絡保安等所產生的干擾，以加強保障業務的未來發展。

我們的風險管理委員會向審核委員會匯報，以確保強而有力的管治、有效的風險管理及內部監控。

於2024年1月，董事會將其對可持續發展的董事會層面監督職能從審核委員會提升至新成立的專責可持續發展委員會。可持續發展管理委員會向可持續發展委員會匯報，以確保我們的可持續發展策略的有效實施。

我們相信，強化後的可持續發展管理架構將進一步提高我們可持續發展方針的有效性、企業抗禦力及聲譽、及持份者對我們的信心。

根據明晟(MSCI)、機構股東服務公司(ISS)、Sustainalytics、路孚特(Refinitiv)、標普全球、彭博及富時羅素所發佈的環境、社會及管治評級數據，我們的管治水平及整體環境、社會及管治評級經常傲視同儕。



於2024年上半年，太平洋航運獲MSCI ESG評級評定為BBB級



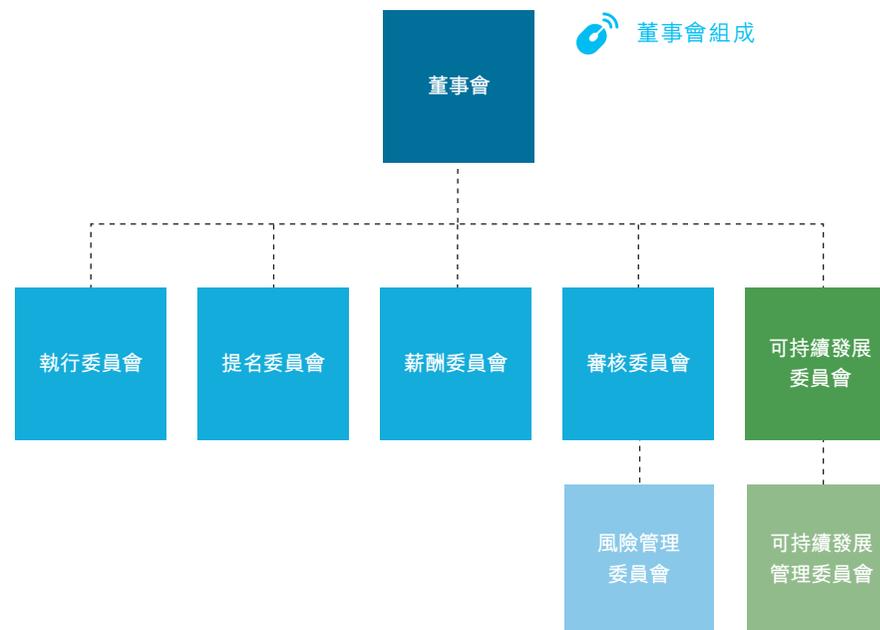
於5月，我們於2024年ESG國際航運大獎中榮獲ESG領袖獎類別的銀獎，以表揚我們在環境、社會及管治最佳實踐方面的優秀表現



我們亦獲Sustainalytics提高風險評分，使我們在其涵蓋的航運公司名單中名列前茅



我們在機構股東服務公司(ISS)的管治質量評分中位列首10%



於2024年5月，我們邀請到Tristan Smith博士就「氣候變化與航運業減碳」這一議題向董事會及高級管理層發表演講。演講內容涵蓋對航運業各主要替代燃料的評估，以及對未來15年何種替代燃料將最具競爭力的預測。

Tristan Smith博士是倫敦大學學院能源研究所教授、UMAS諮詢服務主任、國際海事組織海洋環境保護委員會定期代表及全球海事論壇諮詢委員會代表等，同時亦是備受推崇的航運業減碳及相關合規議題的專家。

企業管治

責任

我們以高水平的企業管治營運業務，以確保本集團有負責任的方針及管理，以及為股東及其他持份者創造長遠可持續價值。

董事會負責(其中包括)制定本集團的長期企業策略及宏觀政策。在制定其標準時，董事會會考慮到集團的業務、其持份者的需要及要求及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)的企業管治守則(「守則」)與《環境、社會及管治報告指引》(「環境、社會及管治指引」)。

截至2024年6月30日止六個月的整個期間，本集團已全面遵守聯交所證券上市規則(「上市規則」)附錄C1第二部分所載的守則內的所有守則條文。

已發行股份

於截至2024年6月30日止六個月，本公司於2024年6月17日發行了30,351,090股普通股股份予兩名獲分配人，即Citi (Nominees) Limited，其獲發行3,366,211股股份，以及滙豐代理人(香港)有限公司，其獲發行26,984,879股股份。該等獲分配人是兩名債券持有人的代理人，而該等債券持有人持有本集團發行的本金總額5,500,000美元於2025年到期的年票息3%有擔保可換股債券，並已按每股1.42港元的轉換價轉換其可換股債券。

購買、出售或贖回證券

截至2024年6月30日止六個月，本公司根據其於2024年4月18日公布的股份購回計劃，在聯交所購回合共42,716,000股股份。所支付的總代價(扣除開支前)約為113,800,000港元(相當於約14,600,000美元)，當中就2,000,000股購回股份交收金額約4,900,000港元(相當於約600,000美元)的結算乃於2024年7月初進行。除於2024年7月8日註銷8,917,000股股份外，所有購回的股份均於期內註銷。於2024年6月30日，已發行股份總數為5,260,375,146股(包括8,917,000股於2024年7月8日註銷的購回股份)。自2024年7月8日起至本報告日期的已發行股份總數為5,251,458,146股。購回股份的詳情如下：

月份	購回股份數目	每股支付價格(港元)			總代價
		平均	最高	最低	(港元)
					扣除開支前
2024年5月	15,381,000	2.80	2.87	2.73	43,002,786.20
2024年6月	27,335,000	2.59	2.77	2.41	70,799,059.70
	42,716,000				113,801,845.90

於2024年3月，本公司股份獎勵計劃受託人在市場上購入合共17,874,000股股份用作根據本公司2023年股份獎勵計劃向某些獎勵承受人授予獎勵。

除上文披露外，本公司或其任何附屬公司於截至2024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C3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」)。

董事會在向所有董事作出具體查詢後確認，董事於截至2024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或其他有關本集團的資料的高級經理及僱員，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，並提供買賣規則的文本。

董事會在作出具體查詢後確認，所有曾獲通知及提供買賣規則的高級經理及職員，於截至2024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。

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D2第46(1)至46(10)段規定的所有資料，並已於聯交所網站www.hkexnews.hk及本公司網站www.pacificbasin.com發布。

本中期報告以中、英文編製，並將於2024年8月23日或前後在本公司網站發布。

中期業績以及本中期報告已經由本公司外聘核數師及審核委員會審閱。

中期股息及暫停辦理股份過戶登記

董事會已宣布派發截至2024年6月30日止六個月的中期股息每股4.1港仙，股息將於2024年9月4日派付予於2024年8月23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2024年8月23日當日暫停辦理股份過戶登記手續。為符合收取中期股息的資格，所有填妥之過戶文件連同相關股票須於2024年8月22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2024年8月21日。

股東權利

我們歡迎股東直接與本公司溝通。如對董事會有任何查詢，股東可發送電郵至companysecretary@pacificbasin.com或致函：

公司秘書

太平洋航運集團有限公司

香港黃竹坑

香葉道2號

One Island South 31樓

董事會成員

直至本中期報告日期之在任董事的資料如下：

董事會							
	委任日期	任期	審核委員會	薪酬委員會	提名委員會	可持續發展委員會	執行委員會
執行董事							
Martin Fruergaard，行政總裁	2021年7月2日	三年，直至2027年股東週年大會為止*	-	-	-	-	主席
獨立非執行董事							
Irene Waage Basili	2014年5月1日	三年，直至2026年股東週年大會為止	-	主席	成員	-	-
Stanley H. Ryan，主席	2016年7月5日	三年，直至2027年股東週年大會為止*	-	成員	主席	成員#	-
Kirsi K. Tikka@	2019年9月2日	三年，直至2025年股東週年大會為止	-	-	成員	主席#	-
莊偉林	2020年11月2日	三年，直至2026年股東週年大會為止	主席	-	-	-	-
Alexandre F.A. Emery	2024年1月2日	三年，直至2027年1月為止*	成員#	成員#	-	-	-
非執行董事							
張日奇@	2022年1月3日	三年，直至2025年股東週年大會為止	成員	成員	-	-	-
Mats H. Berglund	2024年1月2日	三年，直至2027年1月為止*	-	-	成員#	成員#	-

獨立非執行董事的年度董事袍金並無變動，惟Basili女士及Tikka博士的年度袍金分別由825,000港元調整至850,000港元及由800,000港元調整至850,000港元除外，原因是(i) Basili女士的袍金於接任薪酬委員會主席後增加及(ii) Tikka博士獲委任為可持續發展委員會主席，其分別自2024年1月1日及2024年1月2日起生效。

附註：

* 於2024年4月19日舉行的本公司股東週年大會上獲重選為董事。

於2024年1月2日獲委任為董事委員會主席或成員（視情況而定）。

@ Tikka博士退任審核委員會成員及張先生退任提名委員會成員，自2024年1月2日起生效。

其他資料

董事及行政總裁於本公司或其任何相聯法團的股份、相關股份及債券的權益以及淡倉

於2024年6月30日，各董事及行政總裁於本公司及其相聯法團（按證券及期貨條例（「證券及期貨條例」）第XV部所賦予的涵義）的股份、相關股份及債券中擁有：(a)根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所的權益及淡倉；或(b)根據證券及期貨條例第352條須登記入本公司存置的登記冊內的權益及淡倉；或(c)根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則規定的權益及淡倉如下：

董事姓名	個人權益	公司或家族 權益／信託及 類似權益	好倉／淡倉	股份權益總額	持有已發行股本之概約百分比	
					2024年6月30日	2023年12月31日
Martin Fruergaard ¹	9,289,000	–	好倉	9,289,000	0.18%	0.14%
莊偉林	110,000	–	好倉	110,000	少於0.01%	少於0.01%
Alexandre F.A. Emery	100,000	–	好倉	100,000	少於0.01%	不適用

附註：

(1) 根據本公司股份獎勵計劃授出的有限制股份獎勵已於本報告第36頁內披露

上述所有權益均為好倉。根據本公司按證券及期貨條例第352條備存的登記冊，於2024年6月30日，董事並無持有任何淡倉或股本衍生工具下的相關股份。

除上文披露外，於截至2024年6月30日止六個月內任何時候，本公司、其附屬公司或其相聯公司概無訂有任何安排，致使本公司董事及行政總裁可持有本公司或其相聯法團的股份、相關股份或債券中任何權益或淡倉。

股份獎勵計劃

本節應與2023年年報第72頁的披露一併閱讀。

本公司的2013年股份獎勵計劃於2023年2月按期屆滿。為了延續本公司的股份獎勵計劃，董事會於2023年7月31日採納2023年股份獎勵計劃。2023年股份獎勵計劃屬於單項股份獎勵計劃，並不可授出認股權。根據2023年股份獎勵計劃授出股份獎勵時，受託人僅可於二級市場上按市場交易價購買本公司現有股份。根據2023年股份獎勵計劃不可發行新股份。2023年股份獎勵計劃原定為期12個月至2024年7月31日屆滿，有關期限已延長12個月至2025年7月31日。

本公司可透過2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃授出股份獎勵（「獎勵」）予合資格的參與者，主要為執行董事及僱員，作為對他們為本集團所作出之貢獻的鼓勵和認可。2013年股份獎勵計劃屆滿後，不可作出任何獎勵，但2013年股份獎勵計劃的條文在所有其他方面仍具有完全效力及作用。所有在2013年股份獎勵計劃屆滿前已授出而尚未歸屬的獎勵將繼續有效。該等獎勵將按照歸屬時間表在2025年歸屬。

於2024年1月1日及2024年6月30日，根據2023年股份獎勵計劃可授出的股份總數分別為87,535,461股及69,126,461股。根據2023年股份獎勵計劃，於任何時候可發行的股份總數為零。

任何獎勵均無行使期間，承授人毋須就接納獎勵支付任何款項。

已授出的獎勵

截至2024年6月30日止六個月，根據2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃(合併呈列)的獎勵的變動詳情如下：

千股	授出日期	未歸屬於 2024年 6月30日	未歸屬於 2024年 1月1日	期內			歸屬期 ³			
				已授出 ¹	已歸屬	已失效 ²	2024年 下半年	2025年	2026年	2027年
董事										
Martin Fruergaard	2021年8月2日	1,212	1,212	-	-	-	1,212	-	-	-
	2022年3月3日	1,359	1,359	-	-	-	-	1,359	-	-
	2023年8月2日	1,637	1,637	-	-	-	-	-	1,637	-
	2024年3月5日	1,816	-	1,816	-	-	-	-	-	1,816
			6,024	4,208	1,816	-	-	1,212	1,359	1,637
高級管理層										
Michael Jorgensen	2023年8月2日	1,758	1,758	-	-	-	879 ⁴	879	-	-
	2024年3月5日	1,805	-	1,805	-	-	-	-	902	903
			3,563	1,758	1,805	-	-	879	879	902
其他僱員										
	2021年3月2日	21,668	22,088	-	-	(420)	21,668	-	-	-
	2022年3月3日	13,195	13,526	-	-	(331)	1,147	12,048	-	-
	2023年8月2日	14,016	14,279	-	-	(263)	155	155	13,706	-
	2024年3月5日	14,241	-	14,458	-	(217)	-	-	-	14,241
	2024年5月30日	330	-	330	-	-	-	165	165	-
			63,450	49,893	14,788	-	(1,231)	22,970	12,368	13,871
		73,037	55,859	18,409	-	(1,231)	25,061	14,606	16,410	16,960

附註：

- (1) 18,079,000股股份獎勵及330,000股股份獎勵根據2023年股份獎勵計劃分別於2024年3月5日及2024年5月30日授出，分別佔本期間已發行股份加權平均數的0.35%及少於0.01%。本公司股份於緊接授出日期(2024年3月5日及5月30日)前的收市價分別為每股2.41港元及2.86港元。該等股份獎勵於授出日期的公平值分別為每股2.43港元及2.79港元。其於市場上購買。該等獎勵股份並無附帶表現目標。鑑於(i)獎勵承受人屬僱員參與者，而該計劃的主要目的是作為留職鼓勵及獎勵僱員對本集團的貢獻及奉獻；及(ii)所授出的獎勵須遵守計劃規則內的若干歸屬條件，而計劃規則早已涵蓋有關獎勵失效的情況，薪酬委員會認為該機制合適並符合2023年股份獎勵計劃的目的。
- (2) 合共1,231,000股股份因五名僱員辭職而失效。
- (3) 除非另有說明，於該等年度每年的歸屬日期為7月14日。
- (4) 與Jorgensen先生有關的879,000股股份的歸屬日期將為2024年8月2日。

主要股東於本公司股份及相關股份的權益及淡倉

根據證券及期貨條例第336條存置的主要股東登記冊顯示，於2024年6月30日，本公司獲告知以下主要股東持有相當於本公司已發行股本5%或以上的權益及淡倉。

名稱	身份／權益性質	好倉／淡倉	股份數目	約佔本公司已發行股本的百分比	
				2024年6月30日	2023年12月31日
M&G Plc	受其控制的法團的權益	好倉 淡倉	525,311,000 —	9.99% —	9.63% 0.30%
FMR LLC	受其控制的法團的權益	好倉	474,755,077	9.03%	7.01%
Brown Brothers Harriman & Co.	核准借出代理人	好倉	474,389,712	9.02%	8.05%
Pandanus Associates Inc.	受其控制的法團的權益	好倉	425,812,000	8.09%	7.01%
Pzena Investment Management, LLC ¹	投資經理／ 實益擁有人	好倉	419,421,362	7.97%	8.98%
Wellington Management Group LLP	投資經理	好倉	313,520,462	5.96%	6.09%
		淡倉	29,046	0.00%	0.00%
Citigroup Inc. ²	受其控制的法團的權益／ 核准借出代理人	好倉	312,632,988	5.94%	6.10%
		淡倉	7,682,570	0.15%	0.18%

附註：

- (1) 由Pzena Investment Management, LLC持有的股份的好倉乃以投資經理之身份(419,246,362股股份)及實益擁有人之身份(175,000股股份)所持有。
- (2) 由Citigroup Inc.持有的股份的好倉乃以受其控制的法團的權益之身份(7,701,611股股份)及核准借出代理人之身份(304,931,377股股份)所持有。淡倉乃以受其控制的法團的權益之身份所持有。

人力資源

於2024年6月30日，本公司及其附屬公司聘用合共392名岸上員工及逾4,500名船員(2023年：分別為386名及逾3,900名)。於截至2024年6月30日止六個月的僱員開支(包括船員薪金及董事袍金)合共為95,500,000美元(2023年：98,800,000美元)。

本集團所有附屬公司均是平等機會僱主。我們致力吸引及留住不同年齡、性別、文化及背景的多元人才以及具有管理及發展業務所需技能、經驗及資格的員工。為達至此目的，我們提供具競爭力及符合市場慣例的薪酬待遇(包括酌情花紅)，以向員工作出與股東利益一致的表現獎勵。

本公司訂有股份獎勵計劃，藉此可酌情提供股份獎勵或單位獎勵予合資格的參與者，主要為執行董事及僱員，作為對他們為本集團所作出的貢獻的鼓勵和認可。

此外，本集團亦提供培訓和發展及領袖培訓計劃，以及社交、團隊建立和康樂活動。



財務業績

39	集團表現分析
40	財務報表
44	財務報表附註
53	核數師審閱報告

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		
		2024年	2023年	變動*
營業額		1,281.5	1,148.1	+12%
燃料、港口開銷及其他航程開支		(564.3)	(506.7)	-11%
按期租合約對等基準的收入	1	717.2	641.4	+12%
自有貨船開支				
營運開支	2	(97.3)	(103.6)	+6%
折舊	3	(76.8)	(73.9)	-4%
財務開支淨額	4	(3.3)	(2.2)	-50%
租賃貨船開支				
非資本化租賃貨船開支	5	(425.8)	(315.0)	-35%
資本化租賃貨船開支	5	(28.6)	(32.8)	+13%
營運表現(未計管理開支)		85.4	113.9	-25%
經調整一般及行政管理開支總額	6	(41.2)	(37.3)	-10%
稅項及其他		(0.3)	(0.4)	+25%
基本溢利		43.9	76.2	-42%
未變現的衍生工具收入	7	7.1	0.3	
撥備撥回	8	4.0	-	
出售貨船之收益	9	2.6	8.8	
股東應佔溢利		57.6	85.3	-32%
稅息折舊及攤銷前溢利		157.9	189.1	-16%
淨溢利率		4%	7%	-3%
平均股本回報率(按年計算)		6%	9%	-3%

* 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。

附註

- 按期租合約對等基準的收入總額增加乃由於貨運租金轉強及貨運量增加。
- 由於船員開支回復至正常水平，我們的自有貨船總營運開支因此減少6%。
- 我們的自有貨船折舊增加4%，主要由於入塢開支增加及優化燃油效率的投資。
- 財務開支淨額增加50%，其為平均現金結餘較低導致利息收入減少，以及利率增加導致較高利息開支的綜合因素所致。
- 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期內較高貨運租金而增加。
- 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及資訊科技相關開支增加而上升10%。
- 未變現的衍生工具收入主要乃我們的燃料掉期合約按市值之上調。
- 撥備撥回乃關於結付營運成本及申索。
- 出售收益乃關於出售一艘較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船。

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。

財務報表

未經審核簡明綜合損益表

	附註	截至6月30日止六個月	
		2024年 千美元	2023年 千美元
營業額	4	1,281,541	1,148,084
服務開支	5	(1,221,469)	(1,067,526)
毛利		60,072	80,558
間接一般及行政管理開支	5	(3,119)	(3,898)
其他收入及收益	6	6,767	12,960
其他開支	5	(827)	–
財務收入	7	7,243	8,082
財務開支	7	(12,175)	(11,727)
除稅前溢利		57,961	85,975
稅項支出	8	(327)	(636)
股東應佔溢利		57,634	85,339
股東應佔溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	10(a)	1.11	1.64
每股攤薄盈利	10(b)	1.08	1.59

未經審核簡明綜合全面收益表

	截至6月30日止六個月	
	2024年 千美元	2023年 千美元
股東應佔溢利	57,634	85,339
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	1,337	1,405
– 公平值收益轉撥至損益表內	(1,573)	(1,995)
匯兌差額	(459)	(155)
股東應佔全面收益總額	56,939	84,594

未經審核簡明綜合資產負債表

	附註	2024年 6月30日 千美元	2023年 12月31日 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備	11	1,755,781	1,796,678
使用權資產	12	52,214	63,190
商譽		25,256	25,256
衍生資產	13	3,544	3,831
應收貿易賬款及其他應收款項	14	2,961	4,292
受限制現金	15	–	54
		1,839,756	1,893,301
流動資產			
存貨		138,410	134,729
衍生資產	13	5,895	2,043
應收貿易賬款及其他應收款項	14	158,123	140,044
持作出售資產	16	7,271	–
現金及存款	15	260,690	261,399
可收回稅項		183	946
		570,572	539,161
資產總額		2,410,328	2,432,462

	附註	2024年 6月30日 千美元	2023年 12月31日 千美元
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本	19	52,325	52,638
保留溢利		616,496	597,075
其他儲備		1,135,976	1,148,216
權益總額		1,804,797	1,797,929
負債			
非流動負債			
借貸	17	241,693	254,139
租賃負債		28,795	26,603
衍生負債	13	68	791
		270,556	281,533
流動負債			
借貸	17	51,187	46,261
租賃負債		25,535	39,249
衍生負債	13	3,924	6,559
應付貿易賬款及其他應付款項	18	254,329	260,931
		334,975	353,000
負債總額		605,531	634,533

未經審核簡明綜合權益變動結算表

股東應佔資本及儲備

千美元	2024年										2023年									
	股本	股份溢價	合併儲備	可換股 債券儲備	僱員 福利儲備	對沖儲備	匯兌儲備	實繳盈餘	保留溢利	總計	股本	股份溢價	合併儲備	可換股 債券儲備	僱員 福利儲備	對沖儲備	匯兌儲備	實繳盈餘	保留溢利	總計
於1月1日	52,638	428,006	(56,606)	2,520	(7,625)	3,785	(1,802)	779,938	597,075	1,797,929	52,464	427,507	(56,606)	2,558	(8,641)	6,340	(1,830)	779,938	705,625	1,907,355
全面收益																				
股東應佔溢利	-	-	-	-	-	-	-	-	57,634	57,634	-	-	-	-	-	-	-	-	85,339	85,339
其他全面收益																				
現金流量對沖																				
- 公平值收益	-	-	-	-	-	1,337	-	-	-	1,337	-	-	-	-	1,405	-	-	-	-	1,405
- 公平值收益轉撥至損益表內	-	-	-	-	-	(1,573)	-	-	-	(1,573)	-	-	-	-	(1,995)	-	-	-	-	(1,995)
匯兌差額	-	-	-	-	-	-	(459)	-	-	(459)	-	-	-	-	-	(155)	-	-	-	(155)
全面收益總額	-	-	-	-	-	(236)	(459)	-	57,634	56,939	-	-	-	-	(590)	(155)	-	85,339	84,594	
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易																				
派付股息 (附註9)	-	-	-	-	-	-	-	-	(38,224)	(38,224)	-	-	-	-	-	-	-	-	(174,225)	(174,225)
以股權支付的補償	-	-	-	-	2,901	-	-	-	-	2,901	-	-	-	3,388	-	-	-	-	-	3,388
轉換可換股債券時發行的股份 (附註19(a))	304	5,484	-	(412)	-	-	-	-	-	5,376	26	499	-	(38)	-	-	-	-	-	487
購回及註銷股份 (附註19(b))	(338)	(11,384)	-	-	-	-	-	-	-	(11,722)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
購回及將予註銷股份 (附註19(b))	(89)	(2,781)	-	-	-	-	-	-	-	(2,870)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
股份獎勵之授出 (附註19(c))	5,693	-	-	-	(5,704)	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
股份獎勵計劃受託人購入的股份	(5,532)	-	-	-	-	-	-	-	-	(5,532)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
股份獎勵失效 (附註19(c))	(351)	-	-	-	351	-	-	-	-	-	(79)	-	-	79	-	-	-	-	-	-
於6月30日	52,325	419,325	(56,606)	2,108	(10,077)	3,549	(2,261)	779,938	616,496	1,804,797	52,411	428,006	(56,606)	2,520	(5,174)	5,750	(1,985)	779,938	616,739	1,821,599

未經審核簡明綜合現金流量表

	附註	截至6月30日止六個月			附註	截至6月30日止六個月	
		2024年 千美元	2023年 千美元			2024年 千美元	2023年 千美元
經營業務				融資活動			
經營業務產生的現金	20	133,125	185,103	提取銀行貸款		78,571	–
已退還／(已付)稅項		426	(326)	償還銀行貸款及其他借貸		(82,205)	(37,910)
經營業務產生的現金淨額		133,551	184,777	已付借貸利息及其他財務開支		(9,093)	(8,625)
投資活動				償還租賃負債－本金部分		(28,640)	(32,759)
購置物業、機器及設備		(47,759)	(209,545)	已付租賃負債利息	7	(1,594)	(1,647)
出售物業、機器及設備		8,142	8,297	派付股息	9	(38,224)	(174,225)
出售持作出售資產		–	26,131	購回及註銷股份的付款		(13,966)	–
出售持作出售資產之預收款項		–	8,500	股份獎勵計劃受託人購入股份的付款		(5,532)	–
原到期日多於三個月的定期存款的(增加)／減少		(10,125)	84,987	融資活動中所用的現金淨額		(100,683)	(255,166)
受限制現金的減少		54	–	現金及現金等價物的減少淨額		(9,577)	(143,937)
已收利息	7	7,243	8,082	現金及現金等價物			
投資活動中所用的現金淨額		(42,445)	(73,548)	於1月1日		261,399	358,838
				現金及現金等價物的減少淨額		(9,577)	(143,937)
				匯兌(虧損)／收益		(1,257)	85
				於6月30日	15	250,565	214,986
				原到期日多於三個月的定期存款			
				於1月1日		–	84,987
				原到期日多於三個月的定期存款的增加／(減少)		10,125	(84,987)
				於6月30日	15	10,125	–
				於6月30日的現金及存款	15	260,690	214,986

財務報表附註

1 一般資料

太平洋航運集團有限公司(「本公司」)及其附屬公司(統稱為「本集團」)主要從事提供國際乾散貨運服務。

本公司於2004年3月10日根據百慕達1981年公司法在百慕達註冊成立為獲豁免有限公司。

本公司於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)上市。

此中期簡明綜合財務報表為未經審核，但已由羅兵咸永道會計師事務所根據香港會計師公會頒布之香港審閱準則第2410號「由實體的獨立核數師執行中期財務資料審閱」進行審閱。羅兵咸永道會計師事務所致董事會的獨立審閱報告載於第53頁。

此財務報表已由董事會於2024年8月8日批准刊發。

 [第14頁 市場回顧](#)

2 編製基準

(a) 會計準則

此財務報表乃按照香港會計師公會頒布之香港會計準則第34號「中期財務報告」而編製。此財務報表應與根據香港財務報告準則編製之截至2023年12月31日止年度之年度財務報表一併閱覽。

(b) 會計政策

本集團所採納之會計政策與截至2023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訂或經修訂準則及修訂對本集團的會計政策並無任何重大影響及毋須作出任何調整。

3 估計

此財務報表的編製需管理層作出判斷、估計和假設。該等判斷、估計和假設會影響會計政策的應用及資產和負債、收入和開支的報告金額。實際業績則可能有別於該等估計。

在編製此財務報表時，管理層在應用本集團的會計政策方面所作出的重大判斷和不確定性估計的關鍵來源，與截至2023年12月31日止年度之年度財務報表所應用的相同。

4 營業額及分部資料

千美元	截至6月30日止六個月	
	2024年	2023年
貨運租金	1,109,139	975,172
租賃貨船租金		
— 租賃部分	115,563	116,327
— 非租賃部分	56,839	56,585
	1,281,541	1,148,084

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。

5 按性質分類的開支

千美元	截至6月30日止六個月	
	2024年	2023年
貨船相關開支		
租賃貨船開支 (a)	425,826	315,017
所耗燃料	322,202	287,410
港口開銷及其他航程開支	244,214	220,714
貨船折舊	103,941	105,244
僱員福利開支－船員薪金及相關開支	63,285	68,089
貨船營運開支	28,093	29,054
所耗潤滑油	5,831	6,491
燃料掉期合約(收益)／虧損淨額	(9,892)	1,253
	1,183,500	1,033,272
一般及行政管理開支 (b)		
僱員福利開支(包括董事酬金)	32,192	30,704
其他物業、機器及設備折舊	1,335	1,708
辦公室租賃開支	489	462
匯兌虧損／(收益)淨額	659	(672)
其他一般及行政管理開支	6,413	5,950
	41,088	38,152

千美元	截至6月30日止六個月	
	2024年	2023年
其他開支		
遠期外匯合約虧損淨額	827	—
	827	—
以上各項之總和與以下計入損益表之項目總和一致： (i)服務開支、(ii)間接一般及行政管理開支及(iii)其他開支	1,225,415	1,071,424

(a) 租賃貨船開支

租賃貨船開支包括租賃期為12個月或以下的短期租賃開支及租賃期超過12個月的長期租賃之非租賃部分。

租賃貨船開支包括以指數掛鈎為基準的可變租賃款項為38,300,000美元(2023年：8,700,000美元)。

(b) 一般及行政管理開支總額

千美元	截至6月30日止六個月	
	2024年	2023年
直接一般及行政管理開支(包括於服務開支內)	37,969	34,254
間接一般及行政管理開支	3,119	3,898
一般及行政管理開支總額	41,088	38,152

6 其他收入及收益

千美元	截至6月30日止六個月	
	2024年	2023年
撥備撥回	4,000	-
出售物業、機器及設備之收益	2,625	2,643
貨運期貨協議收益淨額	142	4,013
出售持作出售資產之收益	-	6,247
政府補貼	-	57
	6,767	12,960

7 財務收入及財務開支

千美元	截至6月30日止六個月	
	2024年	2023年
財務收入		
銀行利息收入	(7,239)	(7,922)
其他利息收入	(4)	(160)
	(7,243)	(8,082)
財務開支		
借貸利息		
– 銀行貸款及其他借貸	10,276	9,996
– 可換股債券	742	751
租賃負債利息	1,594	1,647
利率掉期合約收益淨額	(1,573)	(1,524)
其他財務費用	1,136	857
	12,175	11,727
財務開支淨額	4,932	3,645

8 稅項

本集團於國際營運的船運收入，根據營運所在司法管轄區適用的稅務條例，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司法管轄區的適用稅率納稅。

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	
	2024年	2023年
即期稅項		
– 香港利得稅，按稅率16.5% (2023年：16.5%) 計算撥備	-	370
– 海外稅項，按該等司法管轄區的適用稅率計算撥備	320	292
就過往年度作出調整	7	(26)
稅項支出	327	636

本集團落入經濟合作與發展組織(「經合組織」)所頒布的支柱二全球反稅基侵蝕範本規則(「範本規則」)的範圍內，在低稅地區產生的收入須繳納15%的最低實際稅率。各司法管轄區須依照自身情況就範本規則通過立法。根據範本規則，本集團的國際航運收入可獲豁免，但來自非航運業務的收入須遵守最低稅率要求。本集團已對有關要求進行評估，並認為有關之影響並不重大。

由於在範本規則下應用法例及計算收入方面存在複雜性，目前尚無法合理估計該等已頒布或實質上已頒布法例的往後量化影響。本集團正就範本規則下之潛在稅項風險尋求建議以作出評估。

9 股息

	2024年			2023年		
	每股港仙	每股美仙	千美元	每股港仙	每股美仙	千美元
中期股息 (a)	4.1	0.5	27,600	6.5	0.8	43,636
期內派付股息 (b)	5.7	0.8	38,224	26.0	3.4	174,225

(a) 中期股息於2024年8月8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。

10 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按股東應佔溢利除以期內已發行股份(但不包括購回及將予註銷股份(附註19(b))，本公司2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃(合稱「股份獎勵計劃」)之受託人所持的股份及未歸屬有限制股份(附註19(c))的加權平均數所計算。

	截至6月30日止六個月	
	2024年	2023年
股東應佔溢利 (千美元)	57,634	85,339
已發行股份的加權平均數 (千股)	5,193,712	5,196,025
每股基本盈利 (美仙)	1.11	1.64
相等於 (港仙)	8.68	12.87

(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(附註19(c))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	
	2024年	2023年
股東應佔溢利 (千美元)	57,634	85,339
可換股債券之利息的影響 (千美元)	742	751
經調整股東應佔溢利 (千美元)	58,376	86,090
已發行股份的加權平均數 (千股)	5,193,712	5,196,025
可換股債券的影響 (千股)	180,352	168,641
未歸屬有限制股份的影響 (千股)	35,175	50,615
已攤薄的股份加權平均數 (千股)	5,409,239	5,415,281
每股攤薄盈利 (美仙)	1.08	1.59
相等於 (港仙)	8.44	12.45

11 物業、機器及設備

千美元	貨船	其他物業、 機器及設備	總計
賬面淨值			
於2024年1月1日	1,795,162	1,516	1,796,678
添置	48,876	214	49,090
折舊	(76,847)	(315)	(77,162)
轉移至持作出售資產(附註16)	(7,271)	-	(7,271)
出售	(5,514)	(3)	(5,517)
匯兌差額	-	(37)	(37)
於2024年6月30日	1,754,406	1,375	1,755,781

12 使用權資產

千美元	貨船	其他物業、 機器及設備	總計
賬面淨值			
於2024年1月1日	56,782	6,408	63,190
添置	13,563	18	13,581
租賃修改	3,611	40	3,651
折舊	(27,094)	(1,020)	(28,114)
匯兌差額	-	(94)	(94)
於2024年6月30日	46,862	5,352	52,214

13 衍生資產及負債

本集團面對利率、燃料價格、貨運租金及匯率波動的風險。以下概括本集團所運用的衍生工具以管理相關風險及其公平值級別。

衍生工具	公平值級別
利率掉期合約	第2級別
燃料掉期合約	第2級別
貨運期貨協議	第1級別
遠期外匯合約	第2級別

公平值級別

- 第1級別： 相同資產或負債在活躍市場的報價(未經調整)。
- 第2級別： 計量資產或負債的輸入資料不屬於第1級別所包括的報價，但可以直接(即價格)或間接(即從價格推算)觀察得到。
- 第3級別： 計量資產或負債的輸入資料並非根據可觀察得到的市場數據(即無法觀察得到的輸入資料)。

利率掉期合約、燃料掉期合約及遠期外匯合約的公平值乃根據於結算日由交易商所報的市價計算。貨運期貨協議通過結算所進行交易，其公平值乃使用於結算日的遠期租金釐定。

期內，第1級別及第2級別之間並無調撥。

千美元	2024年6月30日		2023年12月31日	
	資產	負債	資產	負債
非流動				
現金流量對沖				
利率掉期合約	3,287	—	3,784	—
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約	222	(68)	16	(791)
貨運期貨協議	35	—	—	—
遠期外匯合約	—	—	31	—
	3,544	(68)	3,831	(791)
流動				
現金流量對沖				
利率掉期合約	262	—	—	—
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約	5,383	(1,630)	1,695	(2,564)
貨運期貨協議	250	(1,561)	285	(3,995)
遠期外匯合約	—	(733)	63	—
	5,895	(3,924)	2,043	(6,559)
總計	9,439	(3,992)	5,874	(7,350)

14 應收貿易賬款及其他應收款項

千美元	2024年 6月30日	2023年 12月31日
非流動		
貨船之預付款項	2,961	4,292
流動		
應收貿易賬款	105,492	92,086
其他應收款項	32,435	30,104
預付款項	20,196	17,854
	158,123	140,044

由於應收貿易賬款及其他應收款項於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

應收貿易賬款按發票日期計算的賬齡如下：

千美元	2024年 6月30日	2023年 12月31日
30日或以下	87,134	64,148
31-60日	2,864	7,607
61-90日	3,688	4,307
90日以上	11,806	16,024
	105,492	92,086

15 現金及存款

千美元	2024年 6月30日	2023年 12月31日
原到期日於三個月或以內的定期存款	168,806	212,039
銀行及庫存現金	81,759	49,360
現金及現金等價物	250,565	261,399
原到期日多於三個月的定期存款	10,125	-
現金及存款	260,690	261,399
受限制現金	-	54
現金及存款總額	260,690	261,453

現金及存款主要以美元計值，由於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

本集團根據風險、回報及流動性的適度平衡進行評估，將現金投資於多家國際性大型銀行（主要位於香港及新加坡）之各種金融產品。於2024年6月30日，本集團持有的現金及存款包括238,200,000美元及相當於22,500,000美元的其他貨幣。該等現金及存款主要存放於流動存款及儲蓄戶口。

 [第24頁 現金及借貸](#)

16 持作出售資產

千美元	2024年
於1月1日	-
轉移自物業、機器及設備(附註11)	7,271
於6月30日	7,271

17 借貸

借貸的償還期限如下：

千美元	銀行貸款	可換股債券	其他借貸	總計
於2024年6月30日				
一年以內	48,279	–	2,908	51,187
第二年	96,722	27,530	2,586	126,838
第三至第五年	97,200	–	17,655	114,855
	242,201	27,530	23,149	292,880
於2023年12月31日				
一年以內	43,404	–	2,857	46,261
第二年	49,539	32,667	2,786	84,992
第三至第五年	146,880	–	18,912	165,792
第五年以後	3,355	–	–	3,355
	243,178	32,667	24,555	300,400

借貸的公平值乃使用本集團於同類金融工具享有的現時市場利率將未來合約現金流量折現而估計，並屬公平值級別內的第2級別(附註13)。

期內，本金總額為5,500,000美元的可換股債券獲轉換為30,351,090股股份(附註19(a))。

18 應付貿易賬款及其他應付款項

千美元	2024年 6月30日	2023年 12月31日
應付貿易賬款	99,504	104,669
計提費用及其他應付款項	88,174	102,912
預收款項	66,651	53,350
	254,329	260,931

由於應付貿易賬款及其他應付款項於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

應付貿易賬款按到期日計算的賬齡如下：

千美元	2024年 6月30日	2023年 12月31日
30日或以下	91,621	83,710
31–60日	834	7,255
61–90日	862	2,985
90日以上	6,187	10,719
	99,504	104,669

19 股本

	股份數目	千美元
法定	36,000,000,000	360,000
已發行及繳足		
於2024年1月1日	5,263,823,056	52,638
轉換可換股債券時發行的股份 (a)	30,351,090	304
購回及註銷股份 (b)	(33,799,000)	(338)
購回及將予註銷股份 (b)	(8,917,000)	(89)
以有限制股份獎勵授出予僱員的股份 (c)	18,409,000	5,693
股份獎勵計劃受託人購入的股份	(17,874,000)	(5,532)
於有限制股份獎勵失效後轉回受託人的股份 (c)	(1,231,000)	(351)
於2024年6月30日	5,250,762,146	52,325

於2024年6月30日，本公司之已發行股本為5,260,375,146股股份。較於上表所示之股份數目相差的9,613,000股股份為購回及將予註銷的股份及由本公司股份獎勵計劃之受託人所持有的股份，金額為279,000美元，並已於股本扣減。

(a) 轉換可換股債券時發行的股份

期內，30,351,090股股份已就轉換本金總額5,500,000美元的可換股債券以每股1.42港元的轉換價發行(附註17)。

(b) 購回及註銷股份

期內，42,716,000股股份從聯交所購回，所涉總代價為約14,592,000美元。該等42,716,000股股份中，33,799,000股股份於期內已註銷，餘下8,917,000股股份其後於2024年7月註銷。

(c) 有限制股份獎勵

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

當有限制股份獎勵授出時，相關數目的股份會依法地轉讓或發行予受託人，並由受託人為承授人持有利益。於股份歸屬前，承授人不會就股份享有投票、收取股息(董事會在其酌情下授出予承授人股息等價物除外)或任何其他股東權利。倘股份失效或被沒收，有關股份將由受託人持有，並可用於作出未來授出的股份獎勵。

期內未歸屬有限制股份獎勵的數目變動如下：

千股	2024年
於1月1日	55,859
已授出	18,409
已失效	(1,231)
於6月30日	73,037

 第35至36頁 其他資料—股份獎勵計劃

20 未經審核簡明綜合現金流量表附註

除稅前溢利與經營業務產生的現金對賬表

千美元	截至6月30日止六個月	
	2024年	2023年
除稅前溢利	57,961	85,975
資產及負債調整		
貨船及其他物業、機器及設備之折舊	77,162	74,550
使用權資產之折舊	28,114	32,402
出售物業、機器及設備之收益	(2,625)	(2,643)
出售持作出售資產之收益	-	(6,247)
不符合對沖會計法的衍生工具之未變現收益淨額	(7,158)	(269)
撥備撥回	(4,000)	-
資本及資金調整		
以股權支付的補償	2,901	3,388
業績調整		
財務開支淨額	4,932	3,645
匯兌虧損／(收益)淨額	659	(1,664)
營運資金變化前的除稅前溢利	157,946	189,137
存貨的增加	(3,681)	(4,685)
應收貿易賬款及其他應收款項的(增加)／減少	(18,005)	400
應付貿易賬款及其他應付款項的(減少)／增加	(3,135)	251
經營業務產生的現金	133,125	185,103

21 承擔

(a) 資本承擔

千美元	2024年 6月30日	2023年 12月31日
已訂約但未確認為負債－購買貨船及貨船設備合約	18,213	25,221

(b) 經營租賃承擔

(i) 本集團作為承租人－付款

不可撤銷的租賃承擔包括低值資產租賃、租賃期12個月或以下的短期租賃以及租賃期超過12個月而於2024年6月30日尚未開始的長期租賃。

該等租賃的未來累計最低租賃付款如下：

千美元	貨船	辦公室設備	總計
於2024年6月30日			
一年以內	123,635	135	123,770
第二至第五年	134,877	3	134,880
第五年以後	31,283	-	31,283
	289,795	138	289,933
於2023年12月31日			
一年以內	104,794	198	104,992
第二至第五年	130,191	6	130,197
第五年以後	32,737	-	32,737
	267,722	204	267,926

(ii) 本集團作為出租人－收入

本集團於不可撤銷經營租賃項目下的貨船未來累計最低租賃收入列表如下：

千美元	2024年 6月30日	2023年 12月31日
一年以內	67,433	68,665
第二至第五年	13,024	14,565
	80,457	83,230

本集團出租貨船包括將於3年內屆滿的一艘好望角型乾散貨船之租賃。

核數師 審閱報告

中期財務資料的審閱報告

致太平洋航運集團有限公司董事會

(於百慕達註冊成立的有限公司)

引言

本核數師(以下簡稱「我們」)已審閱列載於第40至52頁的中期財務資料，此中期財務資料包括太平洋航運集團有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)於2024年6月30日的中期簡明綜合資產負債表與截至該日止六個月期間的中期簡明綜合損益表、中期簡明綜合全面收益表、中期簡明綜合權益變動結算表和中期簡明綜合現金流量表，以及附註，包括重大會計政策資料和其他解釋資料。香港聯合交易所有限公司證券上市規則規定，就中期財務資料擬備的報告必須符合以上規則的有關條文以及香港會計師公會頒布的香港會計準則第34號「中期財務報告」。貴公司董事須負責根據香港會計師公會頒布的香港會計準則第34號「中期財務報告」擬備及列報該等中期財務資料。我們的責任是根據我們的審閱對該等中期財務資料作出結論，並僅按照我們協定的業務約定條款向閣下(作為整體)報告我們的結論，除此之外本報告別無其他目的。我們不會就本報告的內容向任何其他人士負上或承擔任何責任。

審閱範圍

我們已根據香港會計師公會頒布的香港審閱準則第2410號「由實體的獨立核數師執行中期財務資料審閱」進行審閱。審閱中期財務資料包括主要向負責財務和會計事務的人員作出查詢，及應用分析性和其他審閱程序。審閱的範圍遠較根據《香港審計準則》進行審計的範圍為小，故不能令我們可保證我們將知悉在審計中可能被發現的所有重大事項。因此，我們不會發表審計意見。

結論

按照我們的審閱，我們並無發現任何事項，令我們相信 貴集團的中期財務資料未有在各重大方面根據香港會計準則第34號「中期財務報告」擬備。



羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港，2024年8月8日

P Pacific Basin Shipping Limited

太平洋航運集團有限公司*

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號: 2343)

向每一位均是 海上英雄的 太平洋航運船員致敬

中期報告 2024



請掃描此處進入本公司網站

關注我們



製作：資本財經印刷有限公司

* 僅供識別



混合產品
紙張 | 支持
負責任的林業

FSC™ C132597

香港
黃竹坑
香葉道2號
One Island South 31樓

電話：+852 2233 7000
電郵：IR@pacificbasin.com

www.pacificbasin.com