

香港交易及結算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2024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2024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

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—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環境法規
- 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

百萬美元	截至6月30日止六個月	
	2024年	2023年
營業額	1,281.5	1,148.1
稅息折舊及攤銷前溢利 [#]	157.9	189.1
基本溢利	43.9	76.2
股東應佔溢利	57.6	85.3
每股基本盈利(港仙)	8.7	12.9
每股中期股息(港仙)	4.1	6.5

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

我們的船隊

於2024年6月30日	營運貨船			總計	總載重噸(百萬噸)		平均船齡	
	自有	長期租賃	短期租賃 ¹		自有	自有	自有	自有
 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

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

行政總裁報告

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。

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。

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%。

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。

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。

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%。

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%。

整體乾散貨船訂單量發展



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。

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，例如低摩擦砂樹脂船體防污塗層、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。

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，並以長期期租合約租入了四艘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固定延長租金協議選擇權，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。

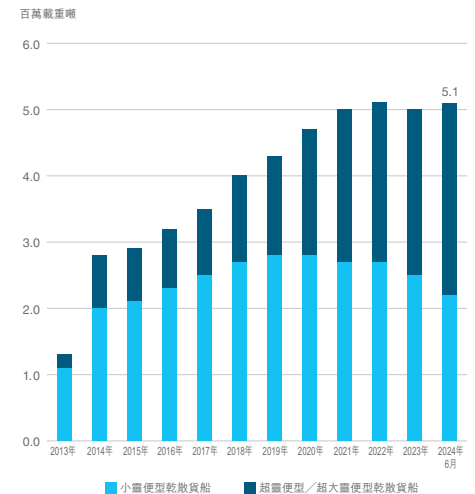
對乾散貨運市場的未來持樂觀態度

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。

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



Martin Fruergaard
行政總裁

香港，2024年8月8日

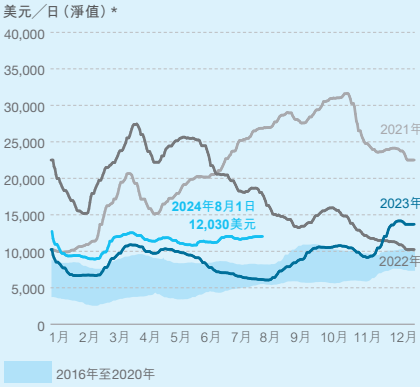
市場回顧

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



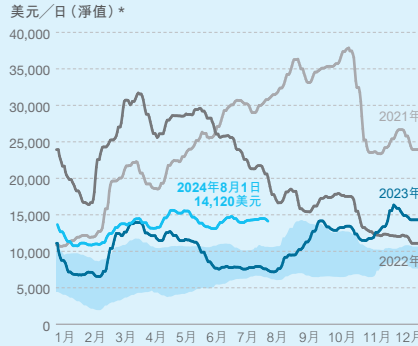
* 扣除 5% 佣金

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



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



* 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

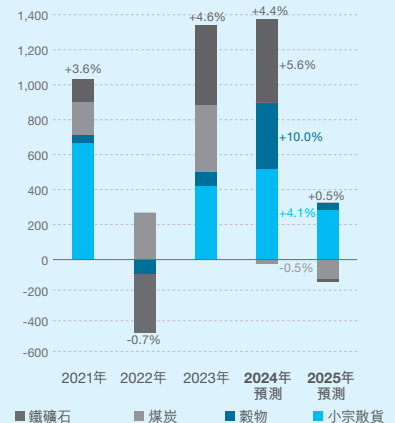
小宗散貨的需求無論在地域上或就商品及客戶而言皆為廣泛及多元化，並且通常跟隨國內生產總值的增長。因此，根據全球國內生產總值增長3.2%的預測，加上多國繼續推行刺激措施，2024年的小宗散貨需求預測依然樂觀。

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

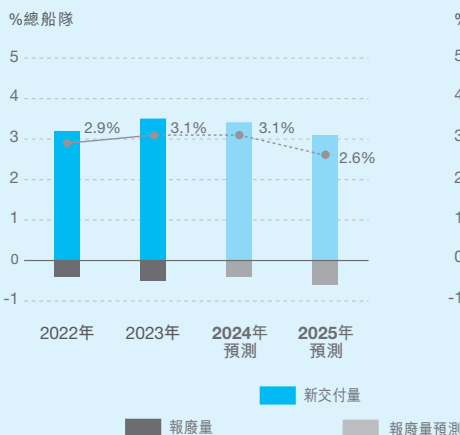
供應：船隊增長速度因貨船訂單量有限及環境法規而處於可控水平

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全球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。

整體乾散貨船供應發展情況

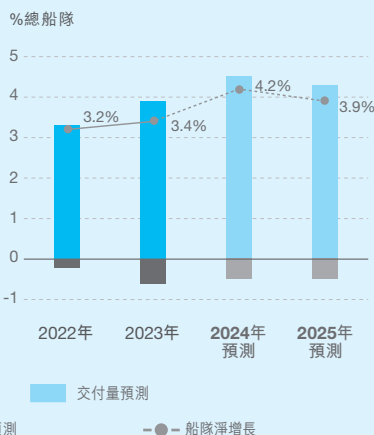
↑ 1.6%
年初至今整體乾散貨船運力



資料來源：Clarksons Research，於2024年7月數據

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



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。

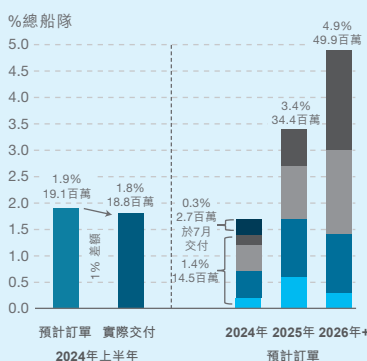
訂單：預期環境法規將導致乾散貨船訂單量有限

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：

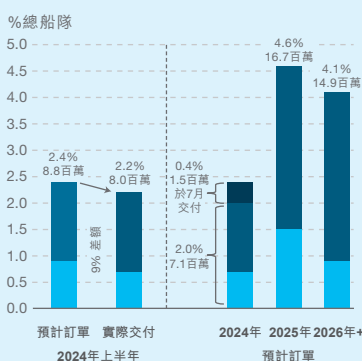
- 為符合未來減碳法規所需的燃料及技術存在不確定性
- 直至2028年為止新建造貨船訂單的承造能力有限，而新增的船廠承造能力亦有限
- 資本成本增加進一步限制了對高造價貨船的需求意欲及大型連串訂單的可行性
- 新建造貨船的投入成本增加及船廠承造能力有限，將繼續影響新建造貨船及二手貨船的資產價格

整體乾散貨船訂單量



資料來源：Clarksons Research，於2024年8月數據

小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單量

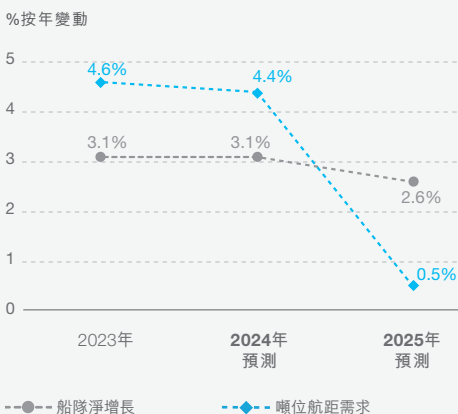


船型	載重噸	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2024年上半年報廢量佔於2024年1月1日之現有船隊百分比
	小靈便型 (10,000–40,000載重噸)	9.2%	14	14%	0.2%
	超靈便型及超大靈便型 (40,000–70,000載重噸)	11.4%	12	11%	0.2%
	巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000–100,000載重噸)	12.2%	12	13%	0.4%
	好望角型 (100,000以上載重噸)	7.2%	11	4%	0.1%
乾散貨船總量		9.7%	12	9%	0.2%

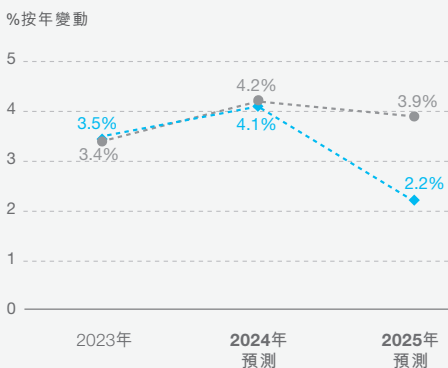
資料來源：Clarksons Research，於2024年8月數據

市場平衡：強勁需求及溫和供應增長

整體乾散貨船供求



小宗散貨需求與小靈便型及超靈便型乾散貨船供應



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。

資料來源：Clarksons Research，於2024年7月數據

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

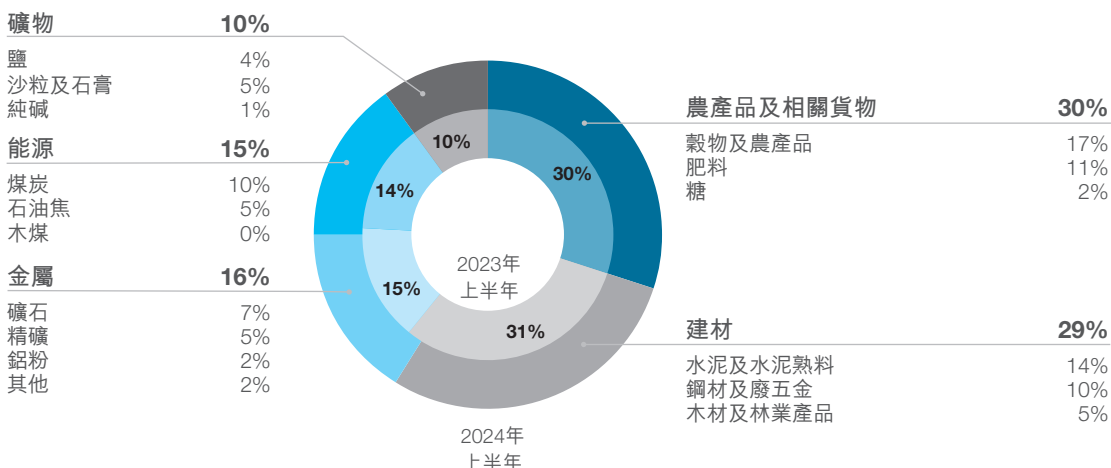
百萬美元	截至6月30日止六個月		變動
	2024年	2023年	
核心業務小靈便型乾散貨船貢獻	41.1	62.7	-34%
核心業務超靈便型乾散貨船貢獻	35.7	33.4	+7%
營運活動貢獻	7.8	17.0	-54%
好望角型乾散貨船貢獻 ¹	0.8	0.8	-
表現（未計管理開支）	85.4	113.9	-25%
調整後一般及行政管理開支總額	(41.2)	(37.3)	-10%
稅項及其他	(0.3)	(0.4)	+25%
基本溢利	43.9	76.2	-42%

+/- 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

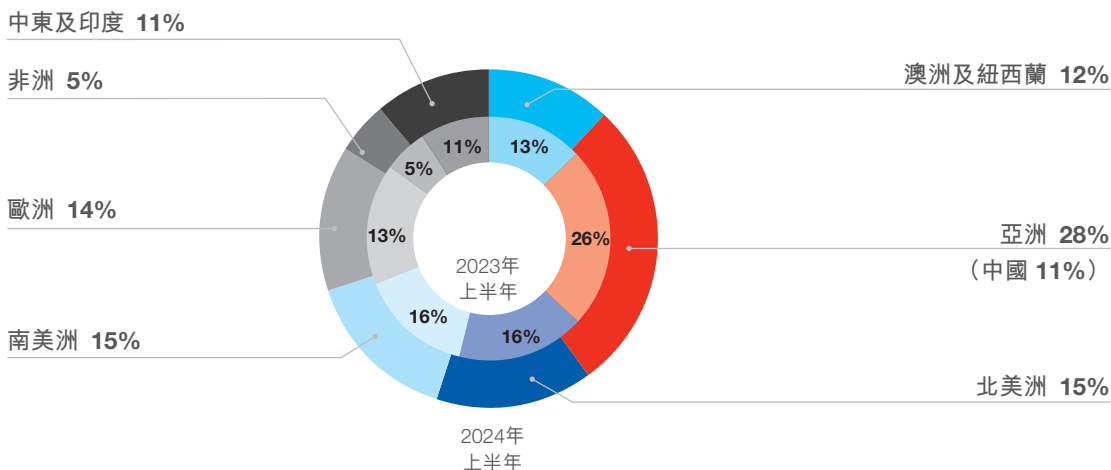
¹ 歸還一艘租入的95,000載重噸超巴拿馬型乾散貨船後，我們目前按照行業的定義將一艘自有的115,000載重噸乾散貨船稱為好望角型乾散貨船

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）



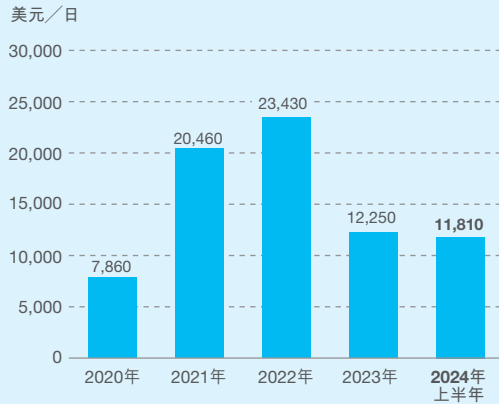
2024年上半年及2023年上半年的貨物裝卸活動



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



按期租合約對等基準的收入 KPI

我們的核心業務錄得：

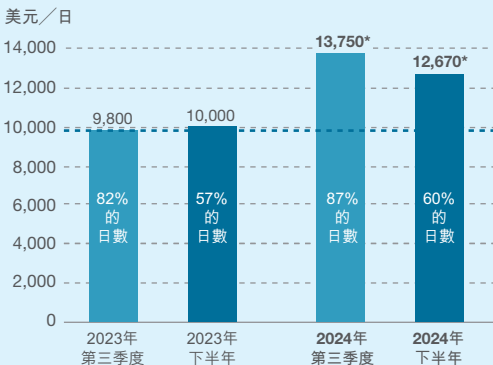
- 小靈便型乾散貨船的13,570收租日之日均租金收入為11,810美元
- 超靈便型乾散貨船的10,030收租日之日均租金收入為13,690美元
- 期內，我們小靈便型乾散貨船的日均表現較指數 (BHSI 38,000載重噸 (經調整)) 高出840美元。其包括期內我們的三艘核心小靈便型乾散貨船硫淨化器日均得益的30美元

- 期內，我們超靈便型乾散貨船的日均表現較指數 (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實運合約涵蓋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；

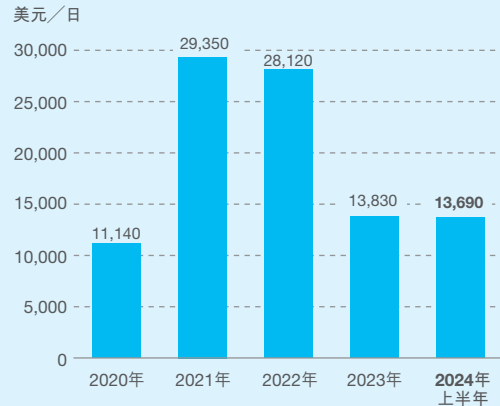
小靈便型乾散貨船的硫淨化器日均得益現值約為30美元。配備硫淨化器的小靈便型乾散貨船若獲分配貨物，其按期租合約對等基準的租金可能會因硫淨化器所帶來的得益而更可觀

已訂遠期合約

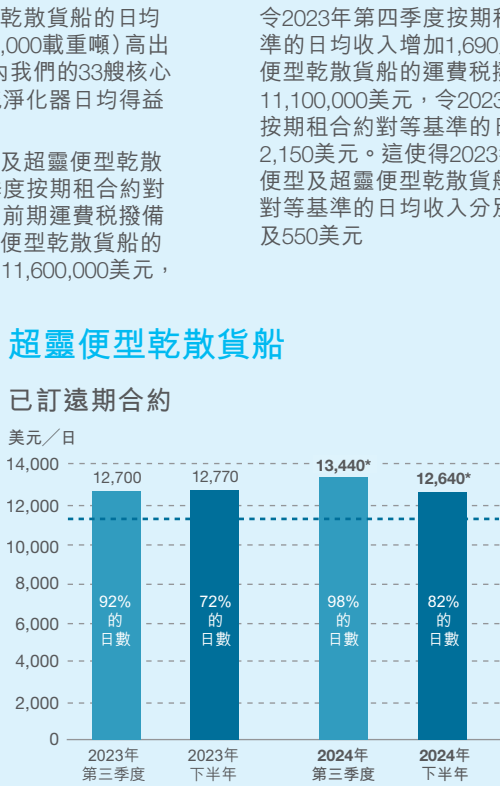
- 2024年第三季度的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就87%及98%的日數按日均租金13,750美元及13,440美元訂約
- 2024年下半年目前已訂約的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就60%及82%的日數按日均租金12,670美元及12,640美元訂約

超靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI



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

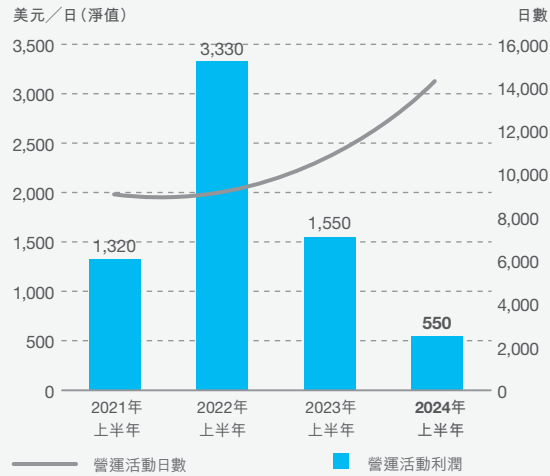
* 此是於2024年8月上旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的租金的指標；超靈便型乾散貨船的硫淨化器日均得益現值約為250美元。配備硫淨化器的超靈便型乾散貨船若獲分配貨物，其按期租合約對等基準的租金可能會因硫淨化器所帶來的得益而更可觀

- 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

我們的商業活動

核心業務

我們的核心業務是將多次貨運合約貨物及現貨與自有貨船及長期租賃貨船作出最佳的配對，以達到最高的按期租合約對等基準的日均收入。我們的核心業務亦僱用短期租賃貨船運載合約貨物，以盡量提高我們自有及長期租賃貨船的僱用率及按期租合約對等基準的收入。



營運活動

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

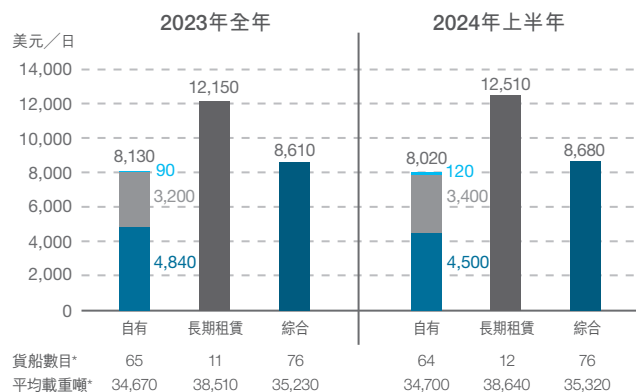


核心業務貨船開支

日均貨船開支

小靈便型

綜合 **8,680**美元



* 於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日均折舊開支分別增加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。

貨船日數

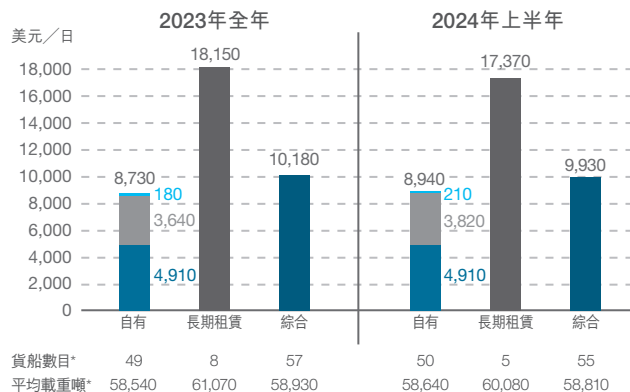
下表為我們於2024年上半年及2023年全年的貨船日數分析:

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

超靈便型

綜合 **9,930**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日均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。

未來長期租賃貨船開支

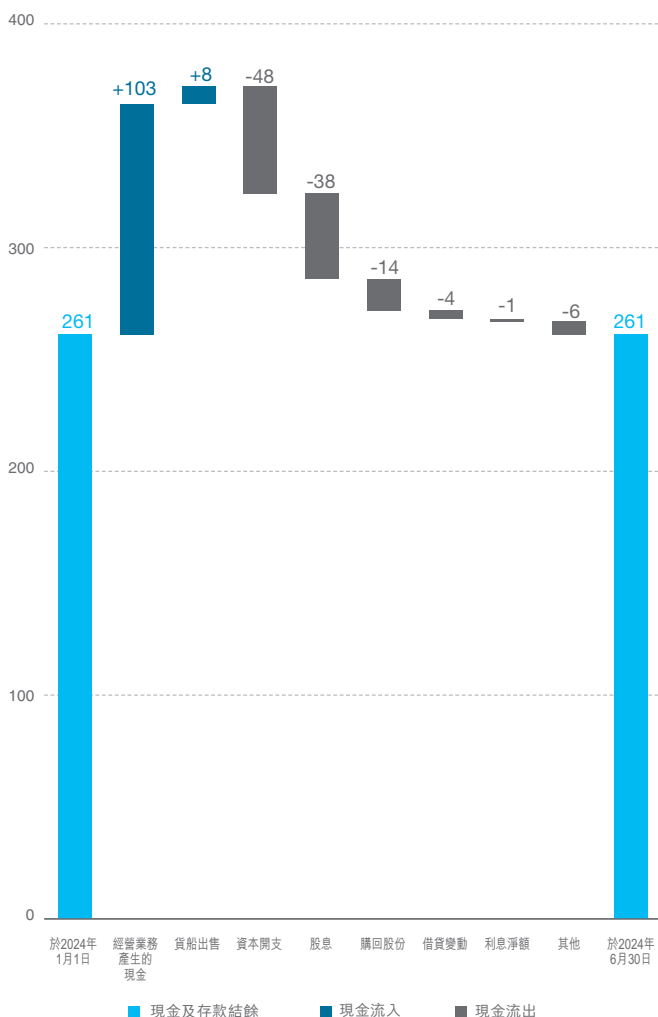
下表為我們的長期租賃小靈便型及超靈便型乾散貨船在其剩餘租期內按年度分列的平均日均租賃開支:

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

現金流

百萬美元



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%	

為使讀者更能掌握本集團的現金流狀況，本節的資料視租賃開支為經營業務的現金流，在應用香港財務報告準則第16號「租賃」的要求前呈列

借貸及未提用的已承諾借貸融資額

借貸及未提用的已承諾借貸融資額—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。

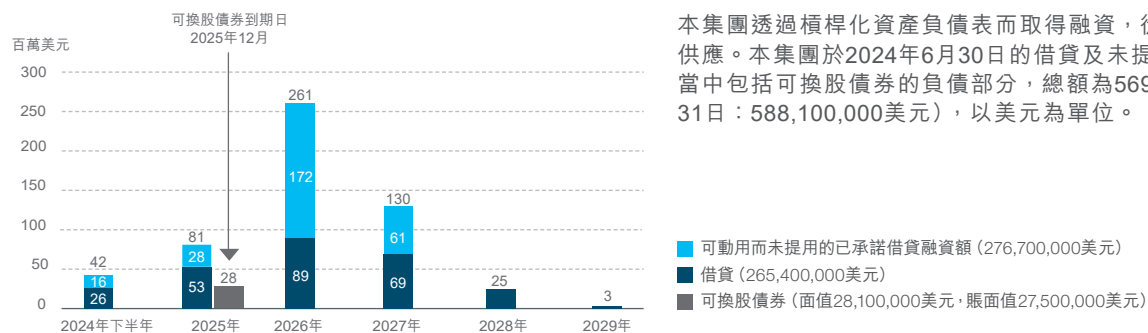
於2024年6月30日：

- 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

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。

借貸及未提用的已承諾借貸融資額的遞減明細表



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	財務開支		變動
	損益表	現金	6月30日之結餘	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。

財務業績

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。

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增加乃由於貨運租金轉強及貨運量增加。
2. 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%。
3. 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。
4. 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。
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期內較高貨運租金而增加。
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及資訊科技相關開支增加而上升10%。
7. 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。
8. 撥備撥回乃關於結付營運成本及申索。
9. 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。

未經審核簡明綜合損益表

				截至6月30日止六個月	
	附註	2024年 千美元	2023年 千美元		
營業額	3	1,281,541	1,148,084		
服務開支		(1,221,469)	(1,067,526)		
毛利		60,072	80,558		
間接一般及行政管理開支		(3,119)	(3,898)		
其他收入及收益		6,767	12,960		
其他開支		(827)	—		
財務收入		7,243	8,082		
財務開支		(12,175)	(11,727)		
除稅前溢利	4	57,961	85,975		
稅項支出	5	(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	7(a)	1.11	1.64		
每股攤薄盈利	7(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		1,755,781	1,796,678
使用權資產		52,214	63,190
商譽		25,256	25,256
衍生資產		3,544	3,831
應收貿易賬款及其他應收款項	8	2,961	4,292
受限制現金		–	54
		1,839,756	1,893,301
流動資產			
存貨		138,410	134,729
衍生資產		5,895	2,043
應收貿易賬款及其他應收款項	8	158,123	140,044
持作出售資產		7,271	–
現金及存款		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
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本		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		241,693	254,139
租賃負債		28,795	26,603
衍生負債		68	791
		270,556	281,533
流動負債			
借貸		51,187	46,261
租賃負債		25,535	39,249
衍生負債		3,924	6,559
應付貿易賬款及其他應付款項	9	254,329	260,931
		334,975	353,000
負債總額		605,531	634,533

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2023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. 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。

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	
	2024年	2023年
租賃貨船開支	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
折舊	105,276	106,952
僱員福利開支	95,477	98,793
燃料掉期合約(收益)／虧損淨額	(9,892)	1,253
出售貨船之收益	(2,625)	(8,890)
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

5. 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

6. 股息

	截至6月30日止六個月			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。

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（但不包括購回及將予註銷股份，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）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

8. 應收貿易賬款及其他應收款項

此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	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

9. 應付貿易賬款及其他應付款項

此項包括應付貿易賬款，其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

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日起至本公布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)
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股股份用作獎勵僱員。

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

董事會已採納聯交所證券上市規則（「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，並向他們提供買賣規則的文本。

董事會在作出具體查詢後確認，所有已獲通知及提供買賣規則的高級經理及僱員，於截至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。

遵守企業管治守則

截至2024年6月30日止六個月整個期間，本集團已全面遵守上市規則附錄C1第二部分所載之企業管治守則內的所有守則條文。

審閱中期業績

本中期業績公布及中期報告2024已經由本公司的外聘核數師及審核委員會審閱。

中期股息及暫停辦理股份過戶登記

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。

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。

本公司之中期報告2024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。

董事

於本公布日期，本公司之董事為：

執行董事：

Martin Fruergaard

獨立非執行董事：

Irene Waage Basili、Stanley Hutter Ryan、Kirsi Kyllikki Tikka、莊偉林及Alexandre Frederic Akira Emery

非執行董事：

張日奇及Mats Henrik Berglund

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2024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。