

行政總裁報告

「憑藉集團的整體競爭力，我們得以在2019新型冠狀病毒疫情引起的波動中行穩致遠，並將支持我們把握2020年下半年和2021年市況改善下的機遇」

Mats Berglund
行政總裁



財務業績

2020年上半年，在全球各地爆發2019新型冠狀病毒疫情及相關經濟干擾下，我們於期內錄得基本虧損26,600,000美元（2019年：虧損600,000美元），而稅息折舊及攤銷前溢利為79,200,000美元（2019年：101,100,000美元）。

我們錄得淨虧損222,400,000美元（2019年：溢利8,200,000美元），主要由於我們對核心小靈便型乾散貨船船隊作出198,200,000美元的非現金減值。每股基本溢利為負37港仙。

在全球致力遏制疫情而同時乾散貨船船隊持續增長的情況下，乾散貨運市場租金明顯偏軟，令我們的基本業績受到拖累。

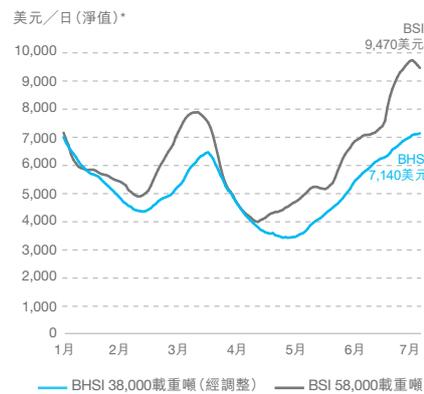
由於貨運市場租金顯著下跌及市場前景不明朗，加上船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船與船齡較低及較大型的小靈便型乾散貨船大致上不再可互換調配，本集團檢討自有貨船及使用權資產的賬面值後，為主要涉及最小型和船齡最高的小靈便型乾散貨船作出減值。在所有因素不變的前提下，減值不會影響經營業務產生的現金流、稅息折舊及攤銷前溢利或可動用流動資金，而是減低未來的折舊開支和提高每股盈利和股本回報率。跟隨先前已定的方針，我們將繼續逐步出售船齡最高和最小型的小靈便型乾散貨船，並購置較新和較大型的貨船以更新船隊。

防疫防疫措施影響乾散貨運貿易，但市場正在復甦

年初農曆新年假期是業界的傳統淡季，加上中國針對新型冠狀病毒疫情採取的防疫措施造成的物流干擾，令乾散貨運市況更為疲弱。於3月期間，隨著中國的經濟活動逐步恢復，市況曾現短暫復甦，但從3月底至五月初，因應新型冠狀病毒疫

情擴散並嚴重影響世界其他地區的經濟活動，市況再次轉弱。但隨著中國經濟活動顯著恢復，以及更多國家局部重啟經濟，貨運租金自5月以來已有所改善。

租金自5月以來顯著上升



* 已扣除5%佣金
資料來源：波羅的海交易所，於2020年7月27日的數據

各層面均具競爭力

儘管貨運市場疲弱，但我們營運自有及長期租賃貨船的核心業務錄得的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入分別為7,190美元及9,980美元（淨值），按年下跌22%及8%。

與波羅的海小靈便型(BHSI)（載重噸已作調整）及波羅的海超靈便型(BSI)現貨租金指數相比，我們的按期租合約對等基準的日均收入於上半年分別高出2,270美元及4,250美元，而於過去12個月分別高出2,290美元及2,550美元。

而我們的營運活動在上半年的6,940日營運日數中產生日均利潤達1,790美元（淨值）。

我們的貨船日均營運開支為3,940美元，一般及行政管理開支為每日770美元而財務開支為每日770美元，上述開支持續控制得宜，與同業相比均極具競爭力。

我們的租金表現較指數為高的溢價，有賴我們經驗豐富的商業和技術團隊、環球辦事處網絡、強大的貨運支援及龐大的優質可互換船隊，實現最佳的船隻與貨運組合，從而達成最高的使用率。因此，我們的貨船有90%以上的時間在運載貨物。我們的成本競爭力主要來自良好的制度及嚴謹的成本控制所產生的規模效益和其他效率。

船隊增長策略

於2020年上半年，我們已獲交付三艘現代化二手貨船（一艘小靈便型乾散貨船和兩艘超靈便型乾散貨船），並完成出售一艘船齡較高較小型的小靈便型乾散貨船。這些交易增加了我們的自有貨船數目至117艘。連同租賃貨船，我們在2020年上半年營運平均215艘小靈便型和超靈便型乾散貨船。

於期內，我們的長期租賃貨船已減少了五艘，跟我們的策略一致，並加深倚重我們不斷擴展的自有貨船和租期一般為一年以下或更短期租賃貨船。

基於不明朗的市況，為審慎起見，我們暫時把收購大型優質二手貨船的活動停頓，在市場復甦及出現極為吸引的機會時，我們將考慮恢復收購貨船以擴展自有船隊。

強健的資產負債表及流動資金

於2020年6月，本集團新簽訂以三艘未被抵押的貨船作抵押的7年期30,100,000美元的雙邊循環信用貸款，利率為倫敦銀行同業拆息加1.60%。

中期內可能影響市場的因素

機會

- ▶ 中國工業生產從疫情中恢復，加上其他主要經濟體推出廣泛的刺激經濟措施，推動經濟活動的復原及乾散貨商品被疫情耽擱的需求
- ▶ 貨船因使用較昂貴的低硫燃料而減慢航速
- ▶ 由於環境法規及未來貨船設計的不確定性，新建造貨船的預訂和交付減少，導致供應減少
- ▶ 由於環境法規趨複雜及貨船維修及升級開支上升，導致更多低質素及設計不佳的貨船報廢

威脅

- ▶ 針對2019新型冠狀病毒疫情而擴大或延續的措施，進一步影響全球經濟活動和乾散貨商品貿易
- ▶ 2020年交付的新建造貨船過多，及報廢量持續偏低
- ▶ 低油價導致貨船航行速度上升，因而令貨船供應增加
- ▶ 關稅及貿易保護主義鼓勵地區生產而取代全球貿易

於2020年6月30日，本集團的現金及存款為316,000,000美元，借貸淨額為704,800,000美元，佔本集團自有貨船於年中賬面淨值之41%。

本集團已落實以兩艘未被抵押貨船作抵押，取得額外33,500,000美元的已承諾借貸，預期該筆貸款可於2020年第三季度內提用，令本集團的已承諾流動資金水平進一步提升至349,500,000美元。

疫情令船員換班面對重大挑戰

儘管新型冠狀病毒疫情造成嚴重干擾，各地均採取嚴格防疫措施，但港口和貨物裝卸活動大致上如常進行。

然而，自疫情開始以來，世界各地採取的封鎖措施和出入境限制令船員極難換班。我們一直就此呼籲各界正視這危機，並大力促請政府尋求解決方案，惜進展緩慢，而我們現在才開始看到一些國家把限制放寬。最近，我們已經成功為部分船員換班並安排他們返國，而我們在岸上具有航海經驗的員工和管理人員繼續盡力為船員提供支援和鼓勵，即使他們因各地實施的限制措施而未能上岸，仍保持動力、得到欣賞、互相守望，並發揮專業精神，全力以赴。

在各個岸上辦事處，我們推行彈性工作時間、團隊分工安排及其他業務持續措施，以致員工不論是在家中還是在辦公室工作，我們的業務仍能維持全面運作，客戶可信賴我們提供一如既往的優質服務。

遵守新的環保法規

我們所有的貨船均已遵守於2020年1月1日生效的國際海事組織制訂的2020年全球性0.5%硫排放上限之法規，包括全面使用低硫燃料，或在我們28艘的自有超靈便型乾散貨船上使用硫淨化器。迄今，此項硫淨化器投資已為我們節省23,100,000美元的燃料開支淨額，相當於原本投資額的38%。其中7,400,000美元的節省是從沖燃料差價的掉期合約平倉所得。

我們已為自有船隊中的66艘貨船加裝壓倉水處理系統，並已安排為其餘所有自有貨船於2022年年底完成有關裝配，可望較預期時間表提前遵守壓倉水管理公約。

我們一直致力研究不同方案，力求逐步降低船隊的碳排放密度，並加盟了最近成立的「零排放聯盟」(Getting to Zero Coalition)。該聯盟致力於探索如何在2030年前讓商業上可行的深海零排放船舶投入營運——此乃航運業的雄心。

一如既往，我們將在可持續發展的年度報告中詳細說明上述進展。

市場前景

國際貨幣基金組織於6月將2020年全球國內生產增長預測大幅下調至負4.9% (2021年為正5.4%)，反映出2020年上半年新型冠狀病毒疫情對經濟活動的影響比預期嚴重，及復甦進度較先前預測緩慢。

市場早前對地區政治和貿易緊張局勢的關注，已被防疫抗疫措施所造成的更嚴重影響所掩蓋。控疫成功的時間未明，因此關於國內生產總值和乾散貨運貿易預測的不確定性較以往更大。

近幾個月來，除少數例外情況外，我們觀察到貿易和詢價情況有所上升，因此，我們認為許多關於2020年的乾散貨運需求預測，包括Clarksons估計小宗乾散貨運需求將下降7.3%，可能過於看淡。中國的經濟活動已顯著恢復，穀物貨運量較去年強勁，鐵礦石的參考裝載量亦達到歷史最高水平。鑑於封鎖措施對能源耗用和建築項目造成的負面影響，煤炭和鋼材、水泥和木材等建築材料一直是明顯的例外情況。

然而，自5月以來，許多國家已開始放寬針對疫情的全國封鎖措施，並正採取更具針對性的措施，以遏制疫情傳播，同時啟動更多的經濟活動，而全球的乾散貨運活動亦逐漸回升。我們預期下半年仍會是強勁的傳統旺季，雖然市況將持續動盪，但整體市況在刺激經濟措施及貨船供應潛在的改善(包括新建造貨船減少)之助力下，將普遍改善。

已為未來作好準備

我們穩健的資產負債表和強大的流動資金水平，加上更龐大的自有船隊、優於市場指數的租金表現和極具競爭力的成本架構，將支持我們把握下半年貨運市場狀況改善下的機遇。

本人藉此機會，代表太平洋航運集團全體員工和董事會成員由衷感謝和讚揚我們忠誠和優秀的船員，他們在疫情肆虐全球期間堅守崗位，繼續全力以赴，盡展專業精神和毅力。他們均是太平洋航運的海上英雄，我們將會悉力為他們提供一切支援。

香港，2020年7月30日