



Pacific Basin



太平洋航運
2020 年報
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

#WithYouForTheLongHaul



我們的海上英雄，在新型冠狀病毒疫情肆虐所引發的船員換班危機當中，堅守崗位，努力不懈，我們感謝每一位海上英雄並向他們致敬

全球各地政府為遏制新型冠狀病毒疫情所採取的措施仍然令船東極難為船員換班和讓他們回家，導致數以萬計的船員於合同期完結後被迫滯留船上。我們繼續盡一切努力讓船員與家人團聚，如有必要，我們會安排貨船更改航道，高價購買機票讓船員回家，安排船員入住酒店作途中長時間停留和隔離。猶幸我們在最近數個月已經成功為許多船員換班，並安排他們返國。全賴船員的堅忍不拔和專業精神，再加上我們廣泛的業務連續性措施，我們得以在疫情期間繼續為客戶提供完善和無間的服務。



113 艘自有貨船
在疫情期間繼續於海上營運



4,000+ 名
船員自疫情開始時便已在我們的自有貨船上工作



2020年完成
3,000 次
貨物運送

我們竭力呼籲及大力促請各地政府和有關當局尋求解決方案，讓船員能夠平安回國，而於2021年1月，太平洋航運簽署了《Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change》聲明，該聲明訂出四項主要行動，以促進船員換班和保持全球供應鏈持續運作：



The Neptune Declaration
on Seafarer Wellbeing
and Crew Change

- 承認船員為關鍵工作人員，並安排他們優先接種新型冠狀病毒疫苗
- 加強船東和承租人之間的合作，以促進船員換班
- 在現有最佳常規的基礎上，制定和實施高標準的衛生協定
- 確保連接各主要的船員海事樞紐之間的航空運輸

在我們不斷呼籲和致力讓船員回家的同時，我們日常的工作重點是維護船員在船上的健康、安全和福祉。我們在船上及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，即使他們因全球各地實施封城措施而未能上岸，仍能保持動力、得到欣賞、互相守望，發揮專業精神，全力以赴，並時刻恪守安全營運常規。我們亦為船員提升船上的消閒和運動設備，並提供心理健康支援。



我們由衷讚揚所有船員的忍耐和專業，及他們為本公司以至全球乾散貨運貿易所作出的不懈努力和不可或缺的重要貢獻。

#CrewChangeCrisis #OurHeroesAtSea #Keyworkers #BringThemHome #PacificBasin #WithYouForTheLongHaul

共邁遠途

我們致力成為以建立和維持長期關係為先的客戶首選的合作夥伴。在這周期性的行業裏，太平洋航運能向客戶提供多項在船隊規模和質量以及網絡覆蓋範圍以外的優越條件，如：

- 我們的財務實力及持續力
- 我們的員工充滿熱忱，竭誠服務，並同舟共濟，確保客戶獲得最滿意的服務
- 我們履行承諾的能力及誠意
- 根據我們對貨品的專業知識，我們能提供世界級服務並安全及可靠地運送客戶的貨物

太平洋航運品牌在任何營商環境作出的承諾，我們的價值及行動，可用集團的座右銘概括：
共邁遠途

我們的願景是成為乾散貨船船東及營運商的翹楚，以及客戶及其他持份者的首選夥伴

我們的使命是透過不斷優化我們的業務模式、服務及所有經營行為，在我們的領域中做到最好。

我們的團隊

我們的業務乃以人為本，我們的成功有賴與客戶、供應商及其他業務夥伴保持緊密及優質的關係。我們揉合卓有成效的以貨物為本及以客為先的業務模式，與具團隊精神的人才共享明智的價值觀和對提供優質服務的熱誠。

我們的業務方針

1. 對我們的客戶、員工、業務及品牌充滿熱忱
2. 履行承諾，並深信建立長遠關係的價值遠勝短期的利益
3. 提供切身、靈活、迅速及可靠的服務，積極尋求能為客戶提供簡單快捷的營商方式
4. 視全體人員為企業大使，通過努力及團結同心，以追求卓越及成功的目標
5. 採取可持續的經營方針，提倡高水平的安全及環境管理
6. 提倡互相尊重、和氣公平及充滿愉快氣氛的工作環境，並重視不同的意見及文化

客戶於2020年對我們的嘉許

「你們在疫情期間維持一絲不苟的出色表現。太平洋航運保持一貫的優秀服務水平。毫無疑問，你們是我們最喜歡並肩合作的最佳船東，是我們可以信賴、具競爭力的合作夥伴。」

「你們非常專業、友善、對本業瞭若指掌。你們應事迅敏，提供一流服務，並總會盡量提議船期合適的貨船安排。這對我們來說是非常有價值的服務。」

「你們的營運團隊非常高效，非常瞭解本業，辦事得力，讓我們可放心交託。你們的表現足以傲視同儕。」

「全賴你們的協助，我們的工作變得簡單。所有的問題都能迎刃而解！你們總是以客為先，與我們充份溝通，你們做事迅速，積極主動，一絲不苟，彼此總可坦誠交流。」

「太平洋航運較其他船東能及早洞悉疫情造成的危機。你們應對這次危機的表現傑出。我們的合作可謂無可挑剔。我們都應以你們為模範！」

目錄

業務

- 01 共邁遠途
- 02 業務摘要
- 03 財務概要
- 04 可持續發展摘要
- 08 主席報告
- 10 行政總裁報告
- 14 市場回顧
- 16 我們的表現
- 18 核心業務貨船開支
- 19 新的關鍵績效指標

資金

- 20 現金流及流動資金
- 22 借貸及未提用的已承諾借貸融資額
- 23 財務開支

策略

- 24 業務簡介
- 25 策略模式
- 26 核心業務資料
- 28 資源應用
- 30 履行策略及風險
- 37 新聞及成就

管治

- 38 企業管治
- 48 董事
- 50 薪酬報告
- 53 董事會報告
- 57 投資者關係
- 104 公司資料

財務報表

- 60 集團表現分析
- 61 財務報表
- 65 財務報表附註
- 99 獨立核數師報告
- 103 集團財務概要

導覽符號解釋

- ↔ 連結至本年報內的相關詳情
- 🌐 連結至我們的網站
www.pacificbasin.com
瀏覽相關詳情
- 📖 連結至我們的可持續發展報告的相關詳情
- KPI 重要關鍵績效指標
- 📍 經審核資料

本報告之中英文版如有歧義，概以英文版為準

業務摘要

集團

於2020年上半年，全球各地為遏制新型冠狀病毒疫情所採取的措施影響乾散貨運貿易，但市場於下半年錄得強勁復甦

我們的核心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高於市場指數

1,140美元及
3,360美元

我們的15,500日營運活動產生穩健的日均利潤

1,080美元
(淨值)

我們於年末的可動用流動資金總額達

362.5百萬美元

(現金及已承諾融資)

淨負債比率為37%

船隊

我們已獲交付三艘現代化貨船、出售三艘較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船，並已承諾購買另外五艘現代化超大靈便型乾散貨船

在目前的已訂約貨船交付後，自有船隊將為116艘貨船及共營運約250艘貨船

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船於2021年第一季的收租日數中，分別已有94%及100%按日均租金10,150美元及13,380美元(淨值)訂約

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均營運綜合開支為4,120美元，維持極具競爭力的水平

展望

2021年的乾散貨運市場已受惠於全球經濟復甦，其於今年的開首勢頭明顯強於以往同期。市場租金走勢更為強勁，乃源於市場對乾散貨商品的需求全面復甦，尤其是強勁的中國需求和全球穀物貿易。

貨船效率不足亦是近期市場走強的原因。運載澳洲煤炭的貨船在中國卸貨港外受阻，新型冠狀病毒疫情干擾了交通秩序，而較往常為多的乾散貨噸位集中在太平洋地區。

預計新建造貨船交付量將進一步減少，尤其是在2021年下半年和2022年，再結合報廢量一併考慮，將相當可能導致整個乾散貨船行業船隊淨增長減少，尤其是我們所經營的分部。整體乾散貨船訂單現時處於數十年來最低的水平。

我們預計船隊增長放緩和商品需求上升將推動2021年及往後的乾散貨平均貨運租金增加。

我們穩健的資產負債表和強健的流動資金水平、以客戶為中心的業務模式、高裝載率、實力雄厚的團隊、龐大的自有船隊、具有競爭力的成本結構以及優於市場指數的租金表現，將支持我們把握未來更強勁市場的機遇。



2020年可持續發展報告

全面的可持續發展報告以獨立文件形式載列於我們網站內可持續發展分頁，網址如下：

www.pacificbasin.com/sr2020



綜合報告框架

在擬備本集團年報可持續發展報告時，我們遵循國際綜合報告理事會的國際框架。該框架讓我們在構思、規劃和報告業務故事時更見完善。

財務概要

由於上半年的貨運市場疲弱，本集團錄得19,400,000美元的年度基本虧損。我們錄得年度淨虧損208,200,000美元，主要由於本集團就核心小靈便型乾散貨船船隊作出199,600,000美元的一次性非現金減值。

184.7 百萬美元

稅息折舊及攤銷前溢利¹

19.4 百萬美元

基本虧損

208.2 百萬美元

淨虧損
包括200百萬美元減值

234.8 百萬美元

現金
於2020年12月31日

	2020年 百萬美元	2019年 百萬美元
業績		
營業額	1,470.9	1,585.9
按期租合約對等基準的收入總額	768.3	865.7
稅息折舊及攤銷前溢利 ¹	184.7	230.7
基本(虧損)/溢利 KPI	(19.4)	20.5
股東應佔(虧損)/溢利	(208.2)	25.1
資產負債表		
資產總額	2,189.5	2,394.2
現金及存款總額	234.8	200.2
已承諾可動用流動資金	362.5	382.8
借貸淨額	629.1	662.9
股東權益	1,064.5	1,275.9
資本承擔	71.3	59.8
現金流量		
經營	219.6	217.0
投資	(92.1)	(143.9)
融資	(101.6)	(202.1)
現金及現金等價物淨變動(不包括定期存款)	25.9	(129.0)
每股數據		
每股基本盈利	港仙 (34.5)	港仙 4.3
股息 KPI	—	2.1
經營業務產生的現金	36.4	37.3
股東權益	172	212
年末股價	1.46港元	1.64港元
年末市值	70億港元	77億港元
比率		
淨溢利率	(14%)	2%
平均股本回報率	(18%)	2%
股東總回報率	(10%)	13%
借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI	37%	35%
借貸淨額相對股東權益比率	59%	52%
利息覆蓋率 KPI	5.1倍	5.4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、燃料掉期合約遠期差價之平倉收益及未變現衍生工具收支淨額。

由於2020年上半年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輕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，於2020年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。

可持續發展摘要

我們對持份者及環境採取的多項企業負責任措施，提升我們的競爭力及為我們業務的未來創造更高價值

誠邀閣下閱讀本公司刊載於本公司網站「可持續發展」一節的2020年可持續發展報告。



2020年可持續發展報告
www.pacificbasin.com/sr2020



我們可持續發展措施及報告依循着廣泛的策略目標及責任，這些目標及責任為我們的文化、策略及長遠願景的核心，於企業內外共同作出貢獻：

環境管理

社區參與

安全、工作場所與營運方式

企業管治

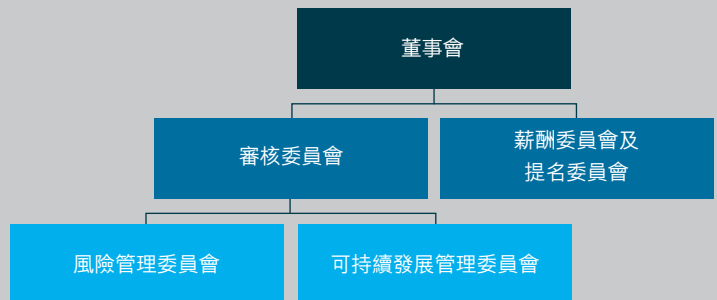
我們的立場

- 對我們的客戶、員工及品牌充滿熱忱
- 定必履行承諾
- 建立長遠的關係的價值遠勝短期的利益
- 提供切身、靈活、迅速及可靠的服務
- 為客戶提供簡單快捷營商方式
- 專注及團結同心追求卓越
- 採取可持續發展的經營方針
- 提倡安全及環境管理
- 提倡互相尊重、友愛公平

第1頁
共邁遠途



CG 2020年更強健的管治



- 我們已成立可持續發展管理委員會，藉以加強我們的可持續發展管治及董事會的參與
- 我們已訂定並披露有關環境關鍵績效指標的新目標，以推動我們繼續提升可持續發展表現



2020年獲香港海事處頒發

2019年度港口國監督檢查卓越表現獎

2020年香港會計師公會最佳企業管治獎

金獎－非恒指成份股公司（小市值）

2020年香港環境、社會及管治報告大獎

卓越社會成效（嘉許獎）

香港品質保證局給予太平洋航運AA-的可持續發展評級

我們向香港品質保證局披露全面的環境、社會及管治政策、實踐和表現數據，該局代表恒生指數有限公司評估香港上市公司的環境、社會及管治表現。



SEHK:2343

營運中船隊

225艘

小靈便型及超靈便型乾散貨船
(2020年平均)

貨運量

69.6百萬

噸

環球網絡

12個

辦事處

曾停泊的港口

804個
110個

港口及國家

已航行

11.9百萬

海哩

聘用船員

4,100名

船員

岸上員工

343名

員工

接受培訓的
岸上員工

50%

接受外部培訓

船員留任

88%

船員留任率

岸上員工留任

94%

岸上員工留任率

安全至上

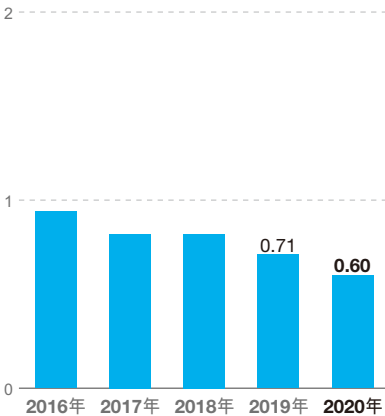
我們每日的首要任務當然是要保障生命、貨船及環境的安全。我們大力投資於培訓團隊，激勵他們時刻聚焦於重要事項及保持正確行事，亦即安全至上！

KPI

因工傷事故損失工時頻率

0.60宗 ↓ **15%** 按年

每百萬工時

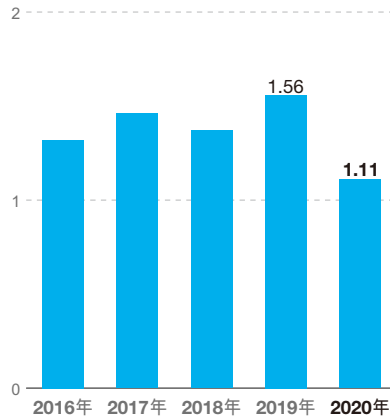


儘管全球船員換班危機帶來額外壓力，但我們於2020年的主要安全關鍵績效指標有進一步的提高，這對我們的船員和海事安全團隊來說是莫大榮譽

可記錄事故頻率

1.11宗 ↓ **29%** 按年

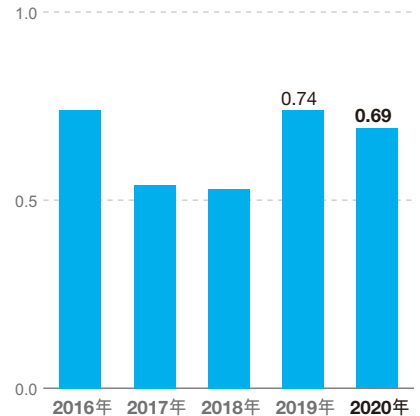
每百萬工時



外部檢查缺失率

0.69次 ↓ **7%** 按年

每次港口國監督檢查



我們保持貨船的質素處於港口國監督外部檢查員所評定的高水平

可持續發展報告第32頁
安全、工作場所與營運方式



The Neptune Declaration
on Seafarer Wellbeing
and Crew Change

太平洋航運簽署《Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change》

我們大力促請政府和有關當局尋求解決方案，讓船員能夠平安回國，而於2021年1月，我們簽署了《Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change》聲明，該聲明訂出了促進船員換班和保持全球供應鏈持續運作的行動。

封面內頁
我們的海上英雄



我們支持以下業界的進取目標：

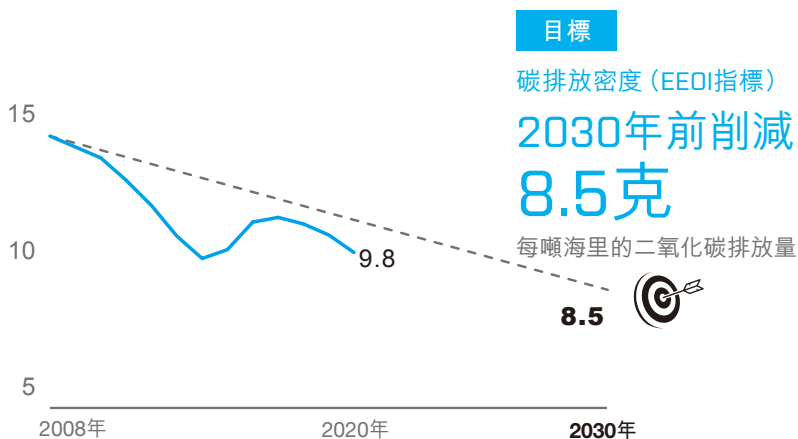
- 到2030年提高全球航運業碳效能40%*
- 到2050年降低溫室氣體排放總量50%*

* 相對於2008年的最低目標



我們自有船隊的碳排放密度 (EEOI指標) 持續下降

我們正朝著於2030年前把二氧化碳效能提高至跟國際海事組織一致的40%的目標推進



我們的環境關鍵績效指標的按年表現 (排放密度)

碳排放密度 (EEOI指標)
9.79克 ↓ **6.7%**
每噸海里的二氧化碳排放量

硫氧化物排放密度
0.026克 ↓ **78%**
每噸海里的硫氧化物排放量

氮氧化物排放密度
0.23克 ↓ **8%**
每噸海里的氮氧化物排放量

懸浮粒子
0.013克 ↓ **24%**
每噸海里的懸浮粒子排放量

我們的減碳措施

- 保持高裝載壓率
- 透過逐步換入船齡較輕、較大型和能源效益較高的貨船而將船隊現代化
- 採用最新的節能操作措施
- 在我們的貨船上採用最新的節能技術
- 密切注視潛在的零碳燃料和貨船的發展
- 自發地以碳信用額抵銷我們的碳排放

我們是「零排放聯盟」的成員，積極參與其事務

Getting to Zero Coalition



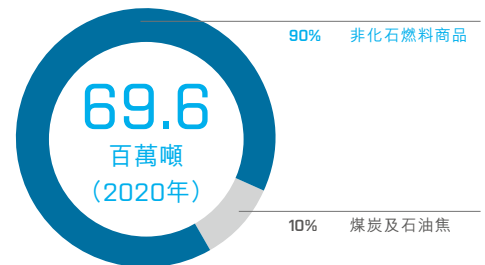
太平洋航運已整裝待發 與各界共創減碳新紀元

作為全球最大的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船東及營運商之一，我們擁有專業的知識和資源來迎接業內即將出現的種種變化

90% 裝載相對壓載

我們成為業內分部中最佳碳效能的公司，部分由於我們的貨船有**90%**以上的時間載有貨物，與其他需花更多壓載時間的同類貨船比較，我們有著較大的優勢

隨著全球減碳，太平洋航運將繼續
運載非化石燃料商品，此類商品將會
成為未來全球海上貿易的重要支柱



擁有並管理本身的自有大型船隊的企業是客戶首選的貨運合作夥伴

- 我們控制並推行技術和營運措施，從而不斷提高我們的碳效能，並參與有關未來的零碳燃料和貨船的討論
- 我們能更好地控制安全和環境常規和表現
- 我們可以隨時提供環境數據，以滿足不斷增加的披露要求
- 我們直接對我們的船員、他們的福祉和遵守勞工準則負責
- 我們能更好地控制硬件和服務的質素和可靠程度
- 具規模的船隊及可靈活互換的優質貨船隨時隨地為客戶提供富彈性和可靠的服務
- 擁有自有的貨船、船員和內部技術營運部門，讓我們可以迅速回應客戶所需，為客戶提供完善的服務與支援
- 我們的船員經驗豐富，貨船規格統一，為客戶的業務作出更周全的準備和裝備
- 內部技術營運部門確保我們在受到嚴格監管的行業中守法循規

主席報告

我們在過去一年穩步渡過疫情的駭浪驚濤，並為未來作好準備，寄望2021年及以後的市況更加強健。



在疫情肆虐下渡過挑戰滿途的一年

2020年無疑是驚濤駭浪的一年，全球各地為遏制新型冠狀病毒疫情所採取的措施影響乾散貨運市場，對本集團的業務帶來實質的挑戰，亦對我們的員工，尤其是船員帶來切身的衝擊。

太平洋航運的貨船收入再次領先市場，並錄得正面的經營現金流。然而，鑑於上半年市場疲憊不堪，儘管下半年市場復甦，我們全年仍錄得基本虧損，並因於6月對小靈便型乾散貨船船隊作出減值而在損益錄得重大淨虧損。

讓業務可持續發展的有效平台

我們能夠成功渡過這段充滿挑戰的時期，並一如既往地為客戶提供卓越和完善的服務，同時維持財務穩健，足證我們多年來用心建立的政策和方針。這也令我深信我們為未來發展所作的準備。

穩健的商業模式及優越的船隊

隨著市場在2020年下半年復甦，我們重啟船隊的增長和更新活動，訂約購置優質的現代化超大靈便型乾散貨船，並出售一些船齡最高、較小型的小靈便型乾散貨船。我們的策略是確保我們常常擁有業務所需及能符合未來不斷增加的排放法規的高效貨船。

我們具規模、統一設計、靈活可互換的多功能船隊，讓我們經驗豐富的員工，為世界各地的商品客戶提供最可靠的貨運服務，也讓我們能夠配合貨船及貨物實現高裝載率及高於市場指數的按期租合約對等基準收入。

卓越的團隊、明智的價值觀、國際級的業界聲譽

本公司在2020年獲得多個獎項和殊榮，以表彰我們在安全和外部港口國監督、社會貢獻、環保實踐和企業管治、投資者關係和融資交易等方面的卓越表現。

這些獎項標誌著我們出色的團隊的專業精神，包括高級管理人員、員工和船員，他們的經驗以及矢志提供卓越服務的精神，推動我們成為客戶和其他持份者的首選合作夥伴。

我們用心經營業務及關顧客戶及員工的需要。我們的業務以人為本，因此與客戶、供應商及其他業務夥伴建立穩固的關係乃重中之重。

明晰的可持續發展重點

長遠成功也有賴於我們負責任、可持續的商業行為和經營實踐，這將令我們更具競爭力，並提高我們的財務表現、聲譽以及業務的可持續發展前景和未來價值。

多年來，根據我們的政策和制度，我們對可持續發展的積極進取態度一直植根於企業文化中，我們將安全放在首位，並與不斷發展的行業最佳實踐一致，越來越重視環境責任。

我們的安全和環境表現在同業表現領先，是由我們創新和全面的內部船隊管理團隊推動，其技術、海事和專業的船員管理也提高了我們服務的可靠性，並且為我們4000多名船員的福祉提供支援。對於新型冠狀病毒疫情導致的全球船員換班危機，以及我們為支援船員和推動各界齊心解決全球危機所做的一些工作之回顧，請參閱封面內頁。

在2020年，我們在安全和環境績效指標上的表現更進一步，反映在我們維持逐步改善趨勢的工傷頻率、外部港口國監督缺失率、排放密度和其他關鍵指標，而我們長期以來在以上指標的表現更是業內首屈一指。

減碳

國際海事組織的溫室氣體減排目標是於2030年前把國際航運業的二氧化碳效能提高至少40%（相對2008年），及於2050年降低業界的合計溫室氣體排放量的一半，以期望在本世紀內實現減碳圖景。

我們力求於2030年前把二氧化碳效能提高至少40%，此目標與國際海事組織的一致，而我們的自有船隊的碳排放密度持續下降並朝著此目標推進。我們專責於優化減排工作的團隊在技術同事的支援下，將繼續研究和採用新的省油技術和營運常規，再加上我們正在推行的船隊現代化和善用措施，將讓我們能夠符合日趨嚴謹的未來排放目標和法規。

我們亦密切關注航運業實現完全碳中和的長遠目標，這需要大規模生產綠色燃料、建



立全球綠色燃料加油物流及開發深海零排放貨船。如要於2050年降低業界的合計溫室氣體排放量的一半，並在此後實現零碳圖景，則需要在2030年前開始大規模採用商業上可行的深海零排放貨船。

我們亦已踏上抵銷碳排放的道路，從2020年開始，我們的岸上業務已實現淨零碳排放，我們亦將與客戶探討抵銷其使用我們的貨船運載其貨物之航程的碳排放的可能性。

有關減碳和我們參與「零排放聯盟」的更多資料，請參閱我們的可持續發展報告。

可持續發展報告第18頁

減碳舉措



港交所對環境、社會及管治的新規定

在我們的2020年可持續發展報告中，閣下可看到我們已經訂定並披露的有關環境關鍵績效指標的目標，以提前遵守香港聯交所《環境、社會及管治指引》（「環境、社會及管治指引」）的新規定。我們亦已主動披露最關鍵的健康和安全關鍵績效指標的目標。這些目標有助於我們掌握自身在達到策略目標之進展和符合監管規定的情況，並協助我們制定策略以達到相關目標。

年初，我們正式成立可持續發展管理委員會，加強本公司的可持續發展管治架構以及

董事會對環境、社會及管治事務的監督。該委員會由數名最資深的經理組成，並向審核委員會報告。

在我們持之以恆地實施可持續發展業務方針的同時，上述舉措可有助我們加強可持續發展思維，以確保我們不斷優化我們的政策、常規及所有經營行為。

資歷深厚的董事會及強健管治

我們對高水平企業管治的承諾，即完善的內部控制、對所有持份者提高透明度及問責，繼續支持我們業務的每一部分並積極提升持份者對太平洋航運的信心。

我們的董事會於年內繼續發展，首先是在任時間最長的獨立非執行董事Daniel Bradshaw先生於4月退任，我們感謝他一直以來為董事會帶來超卓的法律、海事及其他專業知識。

莊偉林先生於11月加入董事會，成為新任獨立非執行董事。莊偉林先生深厚的財務及管治經驗將有助太平洋航運的業務及發展，定將勝任自2021年股東週年大會起出任的審核委員會主席一職。

我們將要告別即將卸任的行政總裁Mats Berglund先生，如在1月時所宣布，他已決定於2021年7月30日退休。Berglund先生在任的九年期間帶領本公司退出了所有非核心業務，並帶領我們的核心小靈便型乾散貨船和超靈便型乾散貨船業務錄得顯著增長。他的離任絕不會影響本公司的實力和對核心業務

的專注、其優秀的團隊、高效的成本架構和清晰的策略。董事會感謝Berglund先生對太平洋航運的所有貢獻，並衷心祝願他退休返回家鄉瑞典後一切順遂。

Berglund先生的繼任人Martin Fruergaard先生將於7月31日接任為新的行政總裁。Fruergaard先生目前是Ultragas的行政總裁，曾在馬士基乾散貨船公司(Maersk Bulk Carriers)、馬士基油輪公司(Maersk Tankers) (包括燃氣運輸營運) 及馬士基鑽井公司(Maersk Drilling)擔任要職。Fruergaard先生擁有長久和傑出的海運經驗和卓越的領導能力，董事會深信在Fruergaard先生的領導下，太平洋航運在小宗散貨分部的顯赫地位將繼續發展和壯大。

強健的策略並已為未來作好準備

踏入2021年，市場的復甦非常顯著，正如Berglund先生在行政總裁報告所述，我們預計全球船隊增長放緩和商品需求上升將推動2021年及往後的乾散貨平均貨運收入的增加。

無論未來的市況順逆，行業法規如何，太平洋航運定能駕馭各種情況。我們擁有優秀的人才、業務模式、策略和財務狀況，為我們的未來奠定堅實基礎，亦進一步提升我們已屬具競爭力的市場位置。

本人謹代表董事會向閣下對太平洋航運的寶貴支持表示謝意。

唐寶麟

主席

香港，2021年2月25日

行政總裁報告



憑藉集團的整體競爭力，我們於2020年得以在新型冠狀病毒疫情引起的波動中行穩致遠，並將支持我們把握未來更強勁市況的機遇

2020年財務業績

於2020年，在全球各地爆發新型冠狀病毒疫情下，我們錄得基本虧損19,400,000美元（2019年：基本溢利20,500,000美元），而稅息折舊及攤銷前溢利為184,700,000美元（2019年：230,700,000美元）。

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，乾散貨運市場租金於上半年明顯偏軟，令我們的基本業績受到拖累。然而，下半年市場顯著復甦，令2021年開首勢頭強勁。

我們錄得淨虧損208,200,000美元（2019年：溢利25,100,000美元），幾乎全部是因我們對核心小靈便型乾散貨船船隊作出199,600,000美元的一次性非現金減值所致。每股基本盈利為負34.5港仙。

第61頁 財務報表

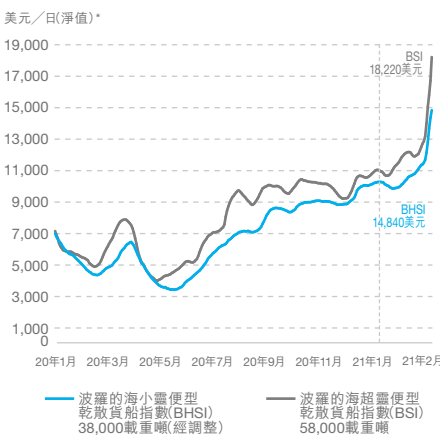
如我們在中期報告所述，由於2020年上半年貨運市場租金顯著下跌及市場前景不明朗，加上船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船與船齡較輕及較大型的小靈便型乾散貨船大致上不再可互換調配，本集團檢討自有貨船及使用權資產的賬面值後，為主要涉及最小型和船齡最高的小靈便型乾散貨船作出減值。在所有因素不變的前提下，減值不會影響經營業務產生的現金流、稅息折舊及攤銷前溢利或可動用的流動資金，而是減低未來的折舊開支和提高每股盈利和股本回報率。

上下半年的乾散貨運市況截然不同

2020年上半年的經濟活動最初因中國遏制新型冠狀病毒疫情的措施而受到干擾，其後中國的經濟活動逐步恢復，但疫情擴散令全球其他地區的經濟活動也受到波及。乾散貨運市場受到嚴重影響，令貨運租金跌至50年來最低的第二季度平均水平。

然而，乾散貨運需求和貨運租金從5月開始明顯改善，並在踏入2021年後持續強健。以上改善主要是由中國進口乾散貨商品，特別是鐵礦石和大豆的強勁增長所推動。由於北美洲和南美洲的豐收，加上糧食和其他食品類商品貿易受經濟和工業活動影響較小，全球糧食貿易整體表現強勁。各國悉力採取更具針對性的措施遏制疫情，令經濟活動得以開展，也有助下半年貨運市場的發展。

租金自2020年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2021年2月23日的數據

環顧各類大宗商品於2020年的表現，僅煤炭持續疲弱，但之後隨著印度和中國的煤炭進口活動恢復而在年末有所改善。

2020年上半年交付的新建造貨船高於預期，削弱市場表現，但於下半年繼貿易緊張局勢和新型冠狀病毒疫情相關的船員換班挑戰導致船隊供應不足，船隊淨增長因而有所減慢。預計未來數年船隊淨增長將進一步放緩。

主要受惠於需求復甦，儘管全球主要國家不斷受到一波又一波的疫情影響，但從聖誕節開始直至2021年的整段期間，乾散貨運租金仍比往常強勁。

第14頁 市場回顧

各層面均具競爭力

我們的核心業務於2020年錄得的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租約對等基準的日均收入分別為7,860美元及11,140美元（淨值），按年下跌18%及5%。

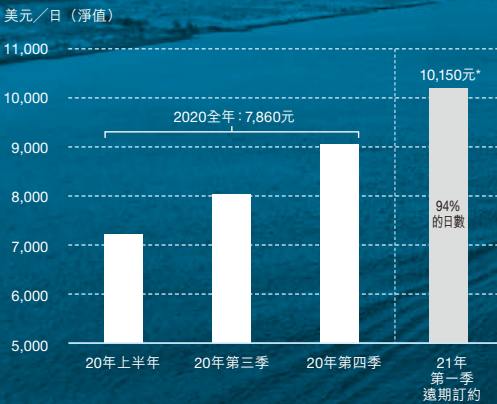
與波羅的海小靈便型(BHSI)（載重噸已作調整）及波羅的海超靈便型(BSI)現貨租金指數相比，我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租約對等基準的日均淨收入於年內分別高出1,140美元及3,360美元。在下半年，我們領先市場指數的幅度有所收窄，這在貨運市場上漲時屬常見現象，因為現貨市場合約要相隔一段時間才會執行航程。

我們的超靈便型乾散貨船的租金表現遠優於大市，是因為我們在年初以我們裝有硫淨化器的貨船有效地管理有利的燃料差價。至今我們最初的硫淨化器投資已為我們節省相當

走勢持續利好

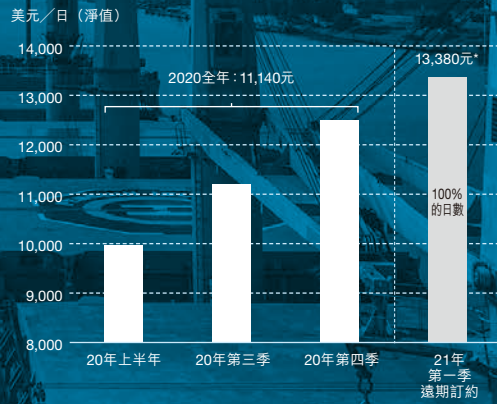
我們的按期租合約對等基準的收入於2020年上半年低於收支平衡的水平，於第三季度回升至在該水平附近，其後於第四季度及踏入2021年後一直持續高於收支平衡水平。

本集團小靈便型乾散貨船租金



* 僅為於第一季度按期租合約對等基準的收入因航程仍在進行

本集團超靈便型乾散貨船租金



於投資額的44%的開支，包括已平倉的燃料料差價對沖。

年內我們大部分超靈便型乾散貨船營運的大西洋市場較我們大部分小靈便型乾散貨船營運的太平洋市場明顯強勁，這也是我們在2020年的整體表現優於現貨市場指數的原因。

我們的營運活動在年內的15,500日營運活動日數中產生穩健的日均利潤達1,080美元(淨值)。

第16頁 我們的表現



我們的貨船日均營運開支為4,120美元，一般及行政管理開支為每日730美元，而財務開支為每日780美元，上述開支持續控制得宜，與同業相比均極具競爭力。

規模效益、良好的制度、嚴謹的成本控制和多年來不斷優化的穩健商業模式支持著我們的盈利及成本競爭力。

重啟船隊增長策略

鑑於整體市況及前景大為改善，我們恢復透過購買較大型的高質素現代化二手貨船來擴充及更新自有船隊的策略。

我們尤其著眼於添置超靈便型乾散貨船和超大靈便型乾散貨船，因為我們相信在貨船體型逐步擴大及降低運輸成本和每噸海里碳排放的壓力下，將繼續推動該分部的發展。我們於11月簽署了一項以具有吸引力的價格購入四艘2015年建造的高質素超大靈便型乾散貨船的協議。這四艘貨船將於2021年4月底前交付。它們均配備硫淨化器和壓倉水處理系統，其中兩艘更配有裝載木材設備。我們於2021年2月簽訂購入另一艘二手超大靈便型乾散貨船。

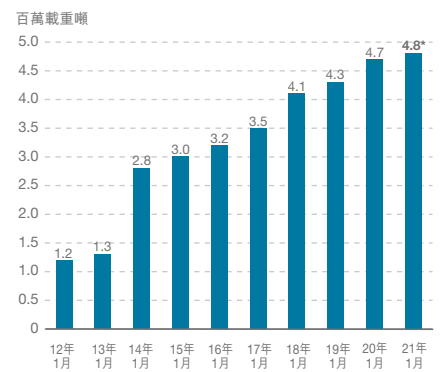
我們正出售較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船以換入運載能力較高、可使用年期較長及船齡較輕的貨船。

由於新建貨船與二手貨船價格之間的差距持續，加上前者的回報率較低，以及新環保法規的不確定性及其對未來貨船設計和技術的影響，我們仍然避免訂購使用傳統燃油引擎的新建造貨船。

於2020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），並完成出售三艘船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船，並將於2021年首四個月完成出售另外四艘貨船。

我們完成目前已訂約的貨船買賣後，自有船隊將為116艘貨船。連同租賃貨船，我們在2020年營運平均225艘小靈便型和超靈便型乾散貨船。

本集團自2012年以來的自有船隊運力



* 包括於年內至今已交付或訂於2021年上半年交付的購買五艘貨船和出售四艘貨船的承諾

我們長期租賃的貨船數目持續減少，並以我們收支平衡水平和成本較低的自有貨船和租期一般為一年以下或更短期租賃的貨船代替。

穩健的資產負債表及多樣化資金來源

於2020年6月，本集團簽訂以三艘當時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，而於12月則重續了50,000,000美元的無抵押短期循環信用貸款。本集團於年內出售並同時租回兩艘未被抵押的貨船，籌得額外33,200,000美元的現金。以上融資加強我們已具競爭力的貨船收支平衡水平及財務靈活性。

我們暫沒有計劃抵押近期收購並將於2021年上半年獲交付的五艘超大靈便型乾散貨船。



透過行業中最具競爭力的成本為我們的船隊作長期融資貸款，印證我們在獲得低成本資金的重重大優勢。

於2020年12月31日，本集團的可動用流動資金為363,000,000美元，借貸淨額為629,000,000美元，佔本集團自有貨船賬面淨值之37%。

第20頁
資金



現金流、流動資金、借貸等

船員換班及其他新型冠狀病毒疫情問題對營運的影響

在實施了廣泛的業務連續性舉措之後，我們的業務在疫情期間一直全面運作。雖然我們因新型冠狀病毒疫情而承受額外開支及面對延誤，但正如客戶在年度調查的回應所稱，我們向客戶提供的服務依然完善及大致無間。

然而，世界各國政府就新型冠狀病毒疫情所設的限制仍然令船東極難為船員換班和讓船員回家，導致數以萬計的船員於合同期完結後滯留在船上。我們繼續盡一切努力讓船員與家人團聚，最近數個月，我們已經成功為許多船員換班並安排他們返國。

封面內頁

我們的海上英雄



我們在船上及岸上的員工和管理人員繼續盡力為船員提供支援和鼓勵，即使他們因全球各地實施封城措施而未能上岸，仍保持動力、得到欣賞、發揮專業精神，全力以赴，並時刻恪守安全營運常規。

環保法規和減碳

國際海事組織之2020年全球性0.5%硫排放上限之法規已於2020年1月1日生效。我們的船隊主要通過使用低硫燃料來遵守這規定，而我們擁有的超靈便型乾散貨船則大多通過使用廢氣洗滌的硫淨化器來遵守這規定。我們為貨船轉換燃料的準備充足，以確保合規並且向客戶提供完善的服務，過程中並無遇到任何預期以外的重大營運干擾。

我們為遵守壓倉水管理公約正安排所有自有貨船於2022年年底前完成加裝壓倉水處理系統，目前進展理想。

航運業界對如何實現減碳和達到國際海事組織進取的溫室氣體減排目標在2020年更受關注，我們正積極參與相關研討，包括參與「零排放聯盟」的定期工作小組會議。我們正在密切跟進適合我們的潛在替代燃料和推進技術的方案，並期待在有實際上和經濟上可行的選項以及合適的全球加油基礎設施可供運用時，採用新的燃料和推進技術。

在此之前，我們將繼續推進我們的減碳舉措，包括維持我們的高裝載壓率，通過逐步換入船齡較輕、較大型及較省油的貨船而繼續將船隊現代化，並投資於省油技術和操作常規，如慢速航行、引擎調整、採用按最新天氣規劃航線的服務、水差和吃水優化以及許多其他航程優化措施。這些措施將讓我們得以進一步降低現有船隊的碳排放密度。

業界在短期內能夠或可以減慢現有貨船的航速以減少溫室氣體排放及改善盈利及避免訂購仍使用舊技術的新建造貨船。

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，推動全球經濟活動的復原及乾散貨商品被疫情耽擱的需求
- 貨船因燃料成本上漲而減慢最佳航速
- 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
- 由於環境法規越趨複雜及貨船維修及升級開支上升，導致更多低質素及設計不佳的貨船報廢

威脅

- 針對新型冠狀病毒疫情而擴大或延續的措施，進一步影響全球經濟活動和乾散貨商品貿易
- 近年來船隊淨增長較高之影響依然存在，加上報廢量持續偏低及船隊效率提升，因而令疫情後可提供的運力增加
- 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

我們已通過購買香港電力公司—中電在印度之風電場及相關社區項目所產生的碳信用額而抵銷我們的全球辦事處及岸上營運於2020年的碳排放。接下來，我們將為商品客戶提供自願購買碳信用額的機會，以抵銷自2021年開始使用太平洋航運貨船運載其貨物所產生的碳排放。

可持續發展報告第18頁
減碳舉措



市場前景

國際貨幣基金組織於1月時預測2021年全球經濟增長將擴大5.5%及2022年將擴大4.2%，而2020年則收縮3.5%，理由是儘管與新型冠狀病毒疫情相關的不確定性仍然存在，但隨著疫苗接種計劃的推行，預計將有助提振今年較後時間的經濟活動，加上一些大型經濟體將提供更多的政策支持。

乾散貨運市場已受惠於當中的一些經濟動力，於2021年開首的勢頭明顯較往常同一期間強勁。

迄今的市場租金走強是源於乾散貨商品的需求全面復甦，此可證之於商品價格普遍上漲。在大西洋地區，歐洲廢五金出口以及美洲的穀物和大豆出口在年初尤為強勁，而巴西和澳洲的鐵礦石出口量也相當不俗。美國農產品出口銷售增加亦令我們感到鼓舞，尤其是對中國的出口，當地的豬隻數量在非洲豬瘟疫情後正在恢復。在太平洋地區，澳洲穀物出口以及印尼和澳洲的煤炭

出口復甦是主要的原動力。就2021年整體而言，Clarksons估計全球海運穀物貿易將增長約1.3%，小宗散貨貿易的反彈將更加強勁。

貨船效率不足亦是近期市場走強的原因。運載澳洲煤炭的貨船在中國卸貨港外受阻，新型冠狀病毒疫情干擾了交通秩序，而較往常為多的乾散貨噸位集中在太平洋地區。

預計新建造貨船交付量將進一步減少，尤其是在2021年下半年和2022年，再結合報廢量一併考慮，將相當可能導致整個乾散貨船行業船隊淨增長減少，尤其是我們所經營的分部。整體乾散貨船訂單現時處於數十年來的最低水平。

儘管貨運租金趨升，惟受到新建造貨船與二手貨船的價格差距持續以及面對未來環保法規的不確定性及其對日後貨船設計及技術之影響，我們預期新建造貨船訂單量仍然有限。

Clarksons估計小宗散貨噸位航距需求於2021年的增長為4.9%及2022年為3.7%，小靈便型及超靈便型乾散貨船合併運力淨增長於2021年約為1.8%及2022年為0.4%，這對我們的市場來說是利好指標。

已為未來作好準備

自2020年5月起，市場已出現顯著復甦，儘管新型冠狀病毒疫情的不確定性仍然存在，但疫苗計劃的推出和全球各地的廣泛刺激措施應有助推動全球經濟活動。

我們預計船隊增長放緩 和商品需求上升將 推動2021年及往後的 乾散貨平均貨運收入增加。

我們穩健的資產負債表和強健的流動資金水平、以客戶為中心的業務模式、高裝載率、實力雄厚的團隊、龐大的自有船隊、具有競爭力的成本結構以及優於市場指數的租金表現，讓我們得以克服去年的種種挑戰，並且支持我們把握未來更強勁市場的機遇。

回顧過去九年本人出任行政總裁一職的期間，集團上下一心，全力推動業務發展和確立最合適的定位，本人對此成就深感自豪，亦為能在此段期間服務太平洋航運深表榮幸。正如1月時所宣佈，本人已決定退休並返回祖國瑞典。本人深信，Martin Fruergaard先生定將會勝任太平洋航運新行政總裁一職。

本人謹此感謝每一位持份者於去年給予太平洋航運的無間斷支持。本人亦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依然於船上堅守崗位，繼續全力以赴，盡展專業精神和毅力，耐心等待換班和返國。他們均是太平洋航運的海上英雄。

Mats Berglund

行政總裁

香港，2021年2月25日

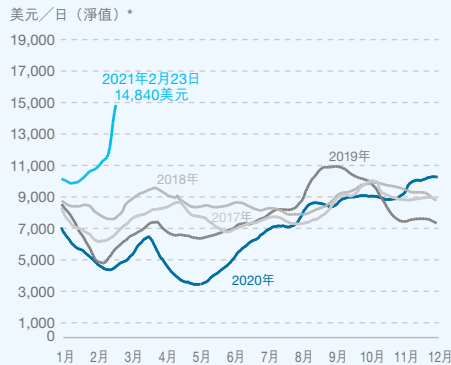
市場回顧

現時的市場租金遠高於過去五年的第一季度水平

6,720美元 (淨值) ↓ 13%

BHSI 38,000載重噸 (經調整)
2020年小靈便型乾散貨船現貨市場
日均租金

2017年至2021年小靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現

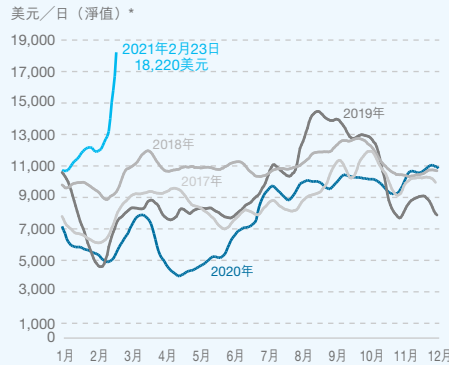


* 市場指數扣除5%佣金
資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 38,000載重噸 (經調整) 貨船及BSI 58,000載重噸貨船)，於2021年2月23日的數據

7,780美元 (淨值) ↓ 18%

BSI 58,000 載重噸
2020年超靈便型乾散貨船現貨市場
日均租金

2017年至2021年超靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現



於2020年，小靈便型及超靈便型乾散貨船的現貨市場全年日均租金分別下降13%及18%。然而，對乾散貨運市場的表現而言，2020年是非常兩極化的一年。

年初是業界的傳統淡季，加上中國為遏制新型冠狀病毒疫情所採取的防疫措施造成的物流干擾，令乾散貨運市場更顯疲弱。在3月期間，隨著中國的經濟活動短暫恢復，市況出現局部復甦，但從3月底起，疫情蔓延，令貨運租金跌至2016年初以來的低位。貨運租金自5月以來已有重大改善。

船隊增長亦令市場受壓，壓力於年中達到高峰，並於下半年開始緩解。

步入2021年，儘管全球各國因新型冠狀病毒疫情重新進入封鎖狀態，惟貨運市場的走勢明顯較往常強勁。

乾散貨船需求自 5 月以來大幅上升

需求因素

於2020年首五個月，小宗散貨的需求較為疲弱，例如紐西蘭的木材出口量因該國封鎖港口受到嚴重的打擊。印尼於1月起禁止錳礦石出口後，錳礦石出口量亦銳減，而中國的鋼材出口量亦因國內需求強勁而減少。全球煤炭交易量亦因封鎖措施影響能源耗用而減少。

自5月以來，由於中國對商品的需求改善，以及各個國家採取更針對性的措施遏制疫情並開放經濟活動，令乾散貨船需求大幅上升。

小宗散貨貿易表現的復甦，以及較少受經濟及工業活動影響的穀物、大豆以及其他食品於全球貿易的強勁表現 (包括破紀錄的南美出口量及強勁的北美出口量)，亦令下半年的表現更為突出。於2019年經歷重大基礎設施施工受阻及天災後，來自巴西及澳洲的鐵礦石出口活動於年內逐漸回復正常。煤炭為唯一一個商品組別，於年底市場改善前的2020年大部分時間持續低潮。

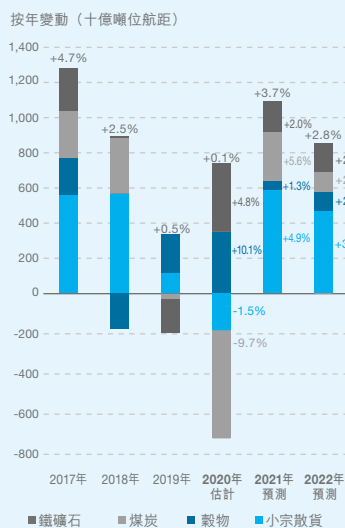
Clarksons預期小宗散貨航距需求於2020年縮減1.5%，而需求增長預期將於2021年及2022年分別回升至4.9%及3.7%。

2020年中國進口量

鐵礦石	↑ +9.3%
煤炭	↑ +1.4%
穀物	↑ +34.0%
小宗散貨*	↓ -3.6%

* 中國6種小宗散貨 (包括木材、肥料、鐵鋁礦石、錳、精礦及錳礦) 進口量
資料來源：中國海關

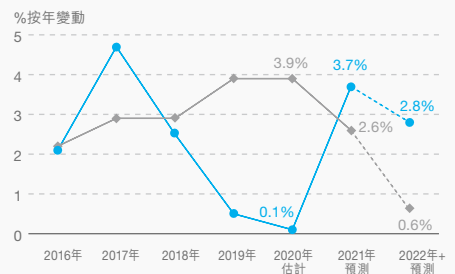
整體乾散貨運噸位航距需求年度變動



資料來源：Clarksons Research, 於2021年1月數據

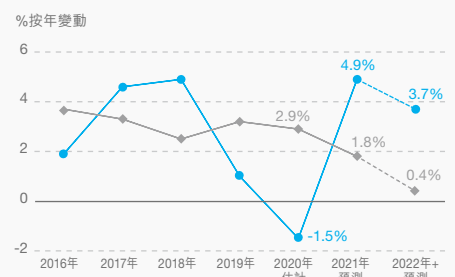
預期未來的供需正面及會達至平衡

整體乾散貨船的需求與供應



◆ 船隊淨增長
● 整體乾散貨噸位航距需求

小宗散貨需求與
小靈便型及超靈便型乾散貨船供應



◆ 船隊淨增長
● 小宗散貨噸位航距需求

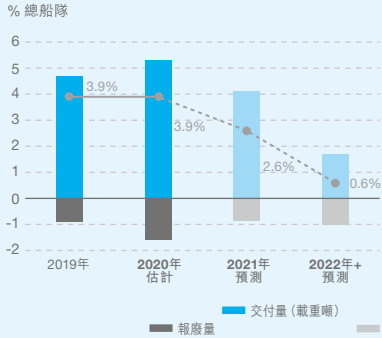
資料來源：Clarksons Research, 於2021年1月數據

預期未來船隊淨增長將會減少

+3.9%

2020年
整體乾散貨船運力

整體乾散貨船供應發展情況



資料來源：Clarksons Research，於2021年1月的數據

2020年全球乾散貨船船隊整體淨增長為3.9%，與2019年相近。

由於監管規例變動，導致新建造貨船(尤其是規模較大的好望角型乾散貨船及礦石運輸貨船)交付量較多，以及新型冠狀病毒疫情令南亞廢料場停工，因此運力於上半年增長迅速。

於第二季度達到高峰後，新建造貨船交付轉慢，導致船隊淨增長於下半年減少。報廢總量於下半年略有增加，小靈便型、超靈便型及巴拿馬型乾散貨船的報廢量增加，抵銷好望角型乾散貨船報廢量的輕微減幅。

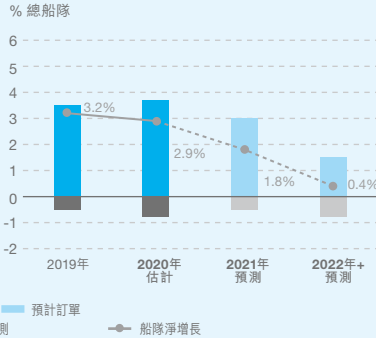
於2020年，我們專注的小靈便型和超靈便型乾散貨船的全球船隊增長為2.9%。

由於船隊老化及環境規例日趨嚴謹，導致訂單減少及報廢量可能增加，因此全球船隊淨增長預期將於數年內緩減，市場前景良好。

+2.9%

2020年
全球小靈便型及超靈便型乾散貨船運力

小靈便型及超靈便型乾散貨船供應發展情況



供應因素

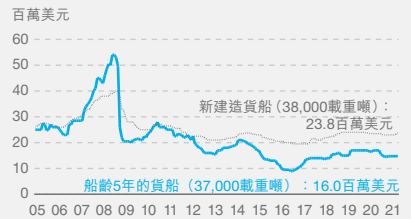
二手貨船價值見底回升

16百萬美元 ↓ **-5.9%**

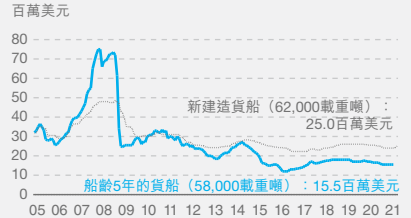
二手小靈便型乾散貨船按年變化

貨船價值於2020年上半年下跌，較為疲弱，惟之後受貨運市場及貨船銷售活動活躍所支持，貨船價值已回升。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為16,000,000美元。

小靈便型乾散貨船價值



超靈便型乾散貨船價值



資料來源：Clarksons Research，於2021年2月19日的數據；58,000載重噸為於2020年12月31日之數據

貨船價值及行業前景
影響新貨船訂單

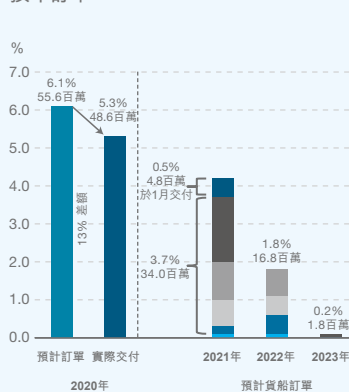
乾散貨船訂單跌至數十年來低位

2020年新建造貨船訂單主要集中於巴拿馬型及好望角型乾散貨船，並較近年大幅減少。

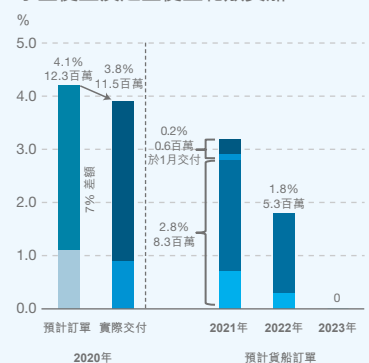
現時小靈便型及超靈便型乾散貨船合併訂單量為現有船隊的4.6%及整體乾散貨船的訂單的5.7%，為數十年來的低位，顯示未來數年有重整基本因素的真正潛力。

儘管貨運租金高企，惟受到新建造貨船與二手貨船的價格差距持續以及國際海事組織為達到減少溫室氣體的進取目標將推行的環境法規對日後貨船設計帶來不確定性影響，預期新建造貨船訂單量仍然有限。

按年訂單



合併貨船訂單：
小靈便型及超靈便型乾散貨船



資料來源：Clarksons Research，於2021年2月1日的數據

船型	小靈便型 (25,000—41,999載重噸)	超靈便型 (包括超大型靈便型) (42,000—64,999載重噸)	巴拿馬型及超巴拿馬型 (65,000—119,999載重噸)	好望角型 (包括超大型礦石貨船) (120,000以上載重噸)	乾散貨船總量 >10,000載重噸	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2020年報廢量於2021年1月1日之現有船隊百分比
	3.4%	11	10%	0.9%					
	5.1%	11	7%	0.8%					
	5.9%	11	8%	0.4%					
	6.7%	9	2%	3.3%					
	5.7%	11	6%	1.6%					

業務

資金

策略

管治

財務報表

我們的表現

在本年度全球疫情令乾散貨運市場上下半年表現兩極化的情況下，我們的業務錄得基本虧損19,400,000美元（2019年：基本溢利20,500,000美元）。此外，我們的日均租金較波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船現貨市場指數為高，並繼續有效地控制自有貨船的營運開支。

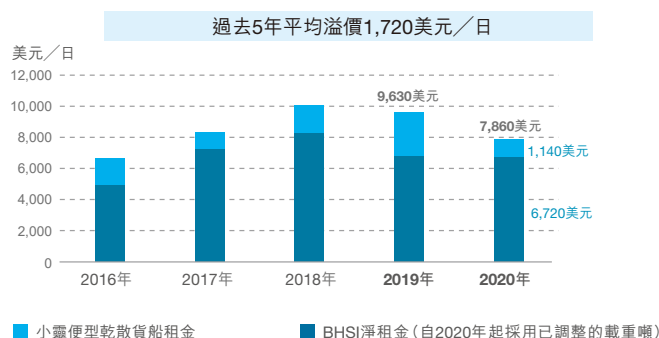
營運表現

百萬美元	2020年 上半年	2020年 下半年	2020年	2019年	變動
核心業務小靈便型乾散貨船貢獻	(16.0)	12.3	(3.7)	47.6	>-100%
核心業務超靈便型乾散貨船貢獻	5.0	20.0	25.0	17.0	+47%
營運活動貢獻	12.5	4.2	16.7	13.9	+20%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	2.1	2.2	4.3	4.1	+5%
表現(未計管理開支)	3.6	38.7	42.3	82.6	-49%
調整後一般及行政管理開支總額	(30.0)	(31.2)	(61.2)	(61.2)	-
稅款及其他	(0.2)	(0.3)	(0.5)	(0.9)	+44%
基本(虧損)/溢利	(26.6)	7.2	(19.4)	20.5	>-100%
貨船賬面淨值(包括持作出售資產)	1,729.4	1,677.6	1,677.6	1,875.1	-11%

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

核心業務

按期租合約對等基準的收入及優於大市的表現 KPI



按期租合約對等基準的收入 KPI

每日**7,860美元** (淨值)

與市場相比表現高出 KPI

每日**1,140美元** (淨值)

小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入及優於大市的表現 KPI



按期租合約對等基準的收入 KPI

每日**11,140美元** (淨值)

與市場相比表現高出 KPI

每日**3,360美元** (淨值)

超靈便型乾散貨船

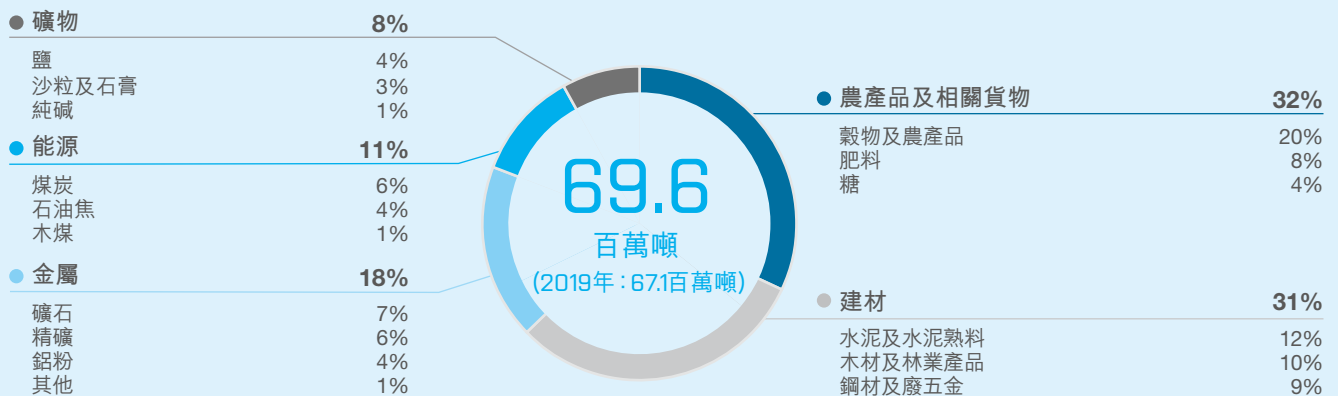
■ 我們的核心業務錄得：

- 小靈便型乾散貨船的34,120收租日之日均租金為7,860美元。
- 超靈便型乾散貨船的14,120收租日之日均租金為11,140美元。
- 由於上半年小宗散貨市況疲弱，我們的小靈便型乾散貨船貢獻因此減少，然而，我們的租金表現仍較市場之現貨租金指數有優勢及能有效控制成本。
- 我們的超靈便型乾散貨船於上半年的租金表現遠優於大市，且我們的超靈便型乾散貨船貢獻按年增加，主要乃受益於我們使用硫淨化器帶來的燃料開支節省，尤其是在年初期間。

- 我們大部分超靈便型乾散貨船營運的大西洋市場較我們大部分小靈便型乾散貨船營運的太平洋市場明顯強勁，這也是我們在2020年的整體表現優於現貨市場指數的原因。
- 我們租金表現較市場現貨租金指數的優勢，反映我們船隊的規模及貨運訂約的價值，以及我們實現最佳貨運組合及為船隻與貨物作出理想配對的能力，從而盡量提高貨船使用率及租金。

自2020年起，我們將小靈便型乾散貨船的按期租合約對等基準的收入表現與新的38,000載重噸波羅的海小靈便型乾散貨船指數作比較，我們已對核心小靈便型乾散貨船船隊的平均貨船規模作出載重噸調整。

2020年本集團乾散貨運量

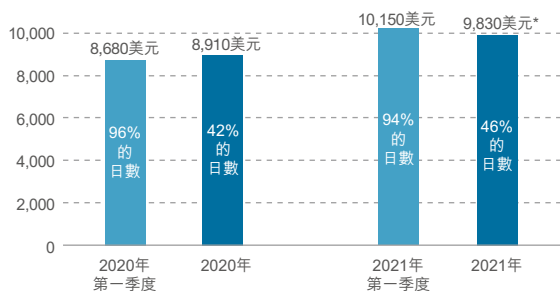


小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

2021年第一季度每日10,150美元 (淨值)

美元/日 (淨值)



於2月中旬的數據，僅為於第一季度目前已訂約的按期租合約對等基準的收入因航程仍在進行。

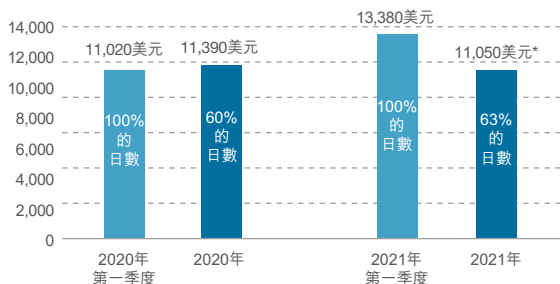
* 請注意已訂約的小靈便型乾散貨船的遠期貨運合約涵蓋2021年餘下日數的部分主要為逆航貨運，這意味著我們已訂約的日數中有很大部分是由有較低的按期租合約對等基準收入的逆航貨運組成。與收入更高的順航貨運結合，整體按期租合約對等基準收入通常更高。

超靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

2021年第一季度每日13,380美元 (淨值)

美元/日 (淨值)



於2月中旬的數據，僅為於第一季度目前已訂約的按期租合約對等基準的收入因航程仍在進行。

* 請注意我們已訂約的超靈便型貨船遠期貨運合約涵蓋2021年餘下日數的部分側重逆航貨運 (請參見小靈便型乾散貨船註釋)，且不包括任何硫化物的得益，目前約每日1,200美元。

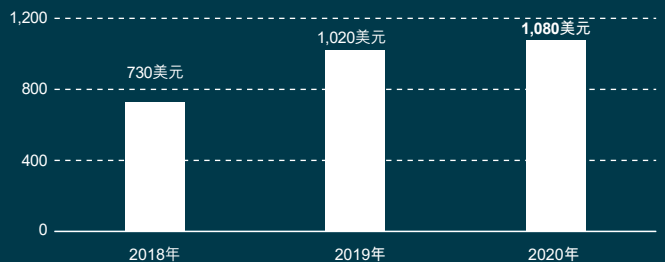
- 2021年第一季度的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已有94%及100%按日均租金10,150美元及13,380美元 (淨值) 獲訂約。
- 2021年全年的35,540日小靈便型及20,210日超靈便型乾散貨船日數中，分別已有46%及63%按日均租金9,830美元及11,050美元 (淨值) 獲訂約。(已訂合約日數不包括營運活動。)
- 於8月，美國宣布有意終止美國與香港之間國際航運入息的雙重課稅寬免雙邊協定，自2021年起生效。如果我們須於2020年對我們美國水域的航運業務支付此類美國稅項，對我們核心按期租合約對等基準的日均收入及營運活動利潤的影響將小於每日150美元。我們將繼續研究解決辦法，以減少甚至消除這對本公司的任何影響。

營運活動

利潤 KPI

每日1,080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2020年為15,500日，錄得日均淨利潤為1,080美元。
- 我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船 (當我們的核心貨船未能提供服務時) 進行配對，以配合我們的核心業務，因此，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻。

第19頁

有關按期租合約對等基準的收入及利潤的說明

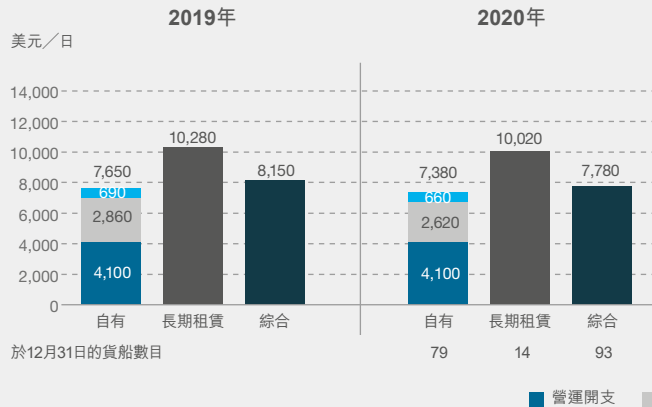
有關我們現時如何呈列核心業務產生的按期租合約對等基準的收入以及營運活動產生的利潤

核心業務貨船開支

日均貨船開支 (不包括一般及行政管理開支)

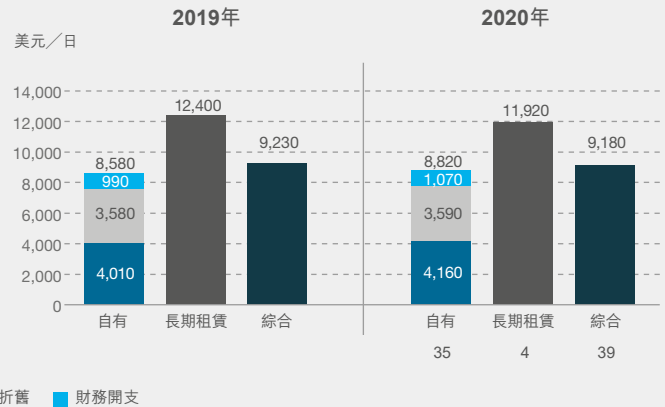
小靈便型

日均開支 **7,780美元** (綜合)



超靈便型

日均開支 **9,180美元** (綜合)



自有貨船開支

■ 營運開支

小靈便型及超靈便型乾散貨船日均貨船營運開支與2019年比較分別為大致不變及增加4%，主要由於船員的換班費用及存料與備料的交付開支增加。憑藉有效的管理、良好的成本控制及規模效益 (包括營運及採購效率)，日均營運開支仍然處於非常具競爭力的水平。

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均綜合營運開支為4,120美元 (2019年：4,080美元)。

我們的自有貨船船隊於年內的非預期技術性停租日為每艘貨船平均1.0日 (2019年：0.9日)。

■ 折舊

我們的小靈便型乾散貨船的日均折舊開支 (包括資本化的入塢開支) 減少，主要由於在2020年6月作出的減值。

■ 財務開支

我們的日均財務開支基本上維持不變。我們的自有小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均綜合財務開支為780美元 (2019年：770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大致維持不變為61,200,000美元 (2019年：61,200,000美元)，主要由於年內的差旅及酬酢費用減少而部分被員工成本增加所抵銷。按所有貨船日數計算，每艘貨船的日均一般及行政管理開支仍具競爭力，為730美元 (2019年：730美元)，其中自有貨船及租賃貨船之日均開支分別為940美元及520美元 (2019年：940美元及530美元)。

減少的長期租賃貨船開支

長期租賃貨船的日均開支主要包括使用權資產折舊、租賃負債的利息開支及12個月以上租賃的技術管理服務開支。小靈便型及超靈便型乾散貨船之長期租賃貨船開支分別減至10,020美元及11,920美元 (2019年：10,280美元及12,400美元)，反映年內已歸還較高租金租入之貨船、以較低租金租入貨船及長期租賃的小靈便型乾散貨船 (於財務報表被視為使用權資產) 之減值。

美元	2019年	2020年	2021年 (未來)
小靈便型乾散貨船	10,280	10,020	9,880
超靈便型乾散貨船	12,400	11,920	10,990

綜合開支

小靈便型及超靈便型乾散貨船之自有貨船及長期租賃貨船的日均綜合開支分別減至7,780美元及9,180美元 (2019年：8,150美元及9,230美元)。

未來長期租賃貨船開支

年度	小靈便型		超靈便型	
	貨船日數	平均開支 (美元)	貨船日數	平均開支 (美元)
2021年	3,720	9,880	960	10,990
2022年	2,880	9,680	710	10,710
2023年	2,200	10,270	270	10,290
2024年	1,660	10,290	-	-
2025年	370	10,500	-	-
2026年+	-	-	-	-
總計	10,830		1,940	

貨船日數

日數	小靈便型		超靈便型	
	2019年	2020年	2019年	2020年
核心業務收租日數	36,220	34,120	12,380	14,120
- 自有貨船收租日數	29,270	28,830	10,090	12,450
- 長期租賃貨船收租日數	6,950	5,290	2,290	1,670
短期核心日數 ⁽¹⁾	5,770	6,070	13,270	12,520
營運活動日數	6,230	7,310	7,970	8,190
自有貨船停租日數	680	820	1,050	280
總貨船日數	48,900	48,320	34,670	35,110

(1) 短期租賃貨船用作為支援我們的核心業務

新的關鍵績效指標

自2020年初，我們以略為不同的方式呈列商業上的關鍵績效指標，讓投資者更能理解我們如何經營業務。就我們的「核心業務」（包括我們大多數貨船日數）而言，我們仍然以按期租合約對等基準的日均收入呈列我們的日均貨船收入，惟把利用短期租賃貨船的「營運活動」的日均利潤分開呈列。

核心業務

我們的「核心業務」將多次裝卸合約貨物及現貨與自有貨船及長期租賃貨船作出配對，以達到按期租合約對等基準的最高日均收入。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。有關短期租賃貨船的正（或負）業績已包括在我們自有及長期租賃貨船產生的按期租合約對等基準的收入內。

就我們的核心業務而言，由於每日開支大致上已固定並已作披露，故按期租合約對等基準的日均收入是主要的重要關鍵績效指標。

就營運活動而言，短期租賃開支跟隨貨運市場波動，因此主要的關鍵績效指標是日均利潤（即按期租合約對等基準的收入與租賃開支的日均淨差額），而非按期租合約對等基準的收入水平。

計算我們核心業務的按期租合約對等基準的日均收入

$$\frac{\text{自有+按期租合約對等基準的長期租賃收入+短期租賃(不包括營運)業績}}{\text{自有+長期租賃收租日數}}$$

核心業務—主要特點

合約及現貨

自有及長期租賃貨船
短期租賃貨船運載合約貨物

大部分開支已固定及已作披露

主要關鍵績效指標 = 按期租合約對等基準的日均收入
市況強勁時擁有高僱用率及溢利

倚重資產—著重於我們的船員／質素／安全

增加可信度、貨運合約及品牌知名度

現時佔總貨船日數約80%至85%

營運活動

我們現時亦披露「營運活動」的日均利潤，這些營運活動獨立於核心業務並與核心業務起相輔相成之效。透過我們的營運活動，在我們的核心貨船未能提供服務時，我們亦能將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對，以向客戶提供服務。無論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團的業績作出貢獻。

計算我們營運活動的日均利潤

$$\frac{\text{營運業績}}{\text{營運日數}}$$

營運活動—主要特點

現貨

短期租賃貨船運載現貨

開支跟隨貨運市場的走向

主要關鍵績效指標 = 日均利潤

能夠於市況疲弱時帶來溢利

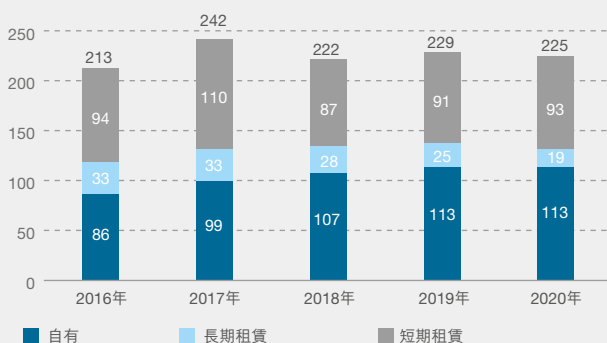
不倚重資產—第三方船員／質素／安全（難以控制質量）

提升及擴展向客戶提供的服務

現時佔總貨船日數約15%至20%

太平洋航運船隊發展

期內營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船平均數目



- 截至2020年12月31日，我們的自有小靈便型及超靈便型乾散貨船數目分別為79艘及35艘。
- 包括自有及租賃貨船，我們於2020年營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船平均數目分別為130艘及95艘。由於市況不明朗及疫情所引起的物流風險，我們於期初減少租賃貨船，但之後已有所增加，我們的船隊合共有約250艘貨船。
- 基於不明朗的市況，為審慎起見，我們曾暫時把收購大型優質二手貨船的活動停頓，但有見整體市況及前景已大為改善，我們於第四季已恢復收購貨船。我們在完成交付目前已訂約的貨船買賣後自有船隊將為116艘貨船。
- 除上述貨船外，我們另有一艘自有及一艘長期租賃的超巴拿馬型乾散貨船，未有包括於上表。

資金

現金流及流動資金

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

我們積極管理本集團的現金及借貸，以確保於不同的船運週期皆具備充裕資金應付我們的承擔及維持適當的流動資金水平。

長遠而言，本集團將致力維持借貸淨額相對自有貨船賬面淨值的綜合淨負債比率不高於50%的水平，我們認為此水平適用於不同的船運週期。

本節的資料以作出香港財務報告準則第16號「租賃」所要求的調整前呈列。

2020年主要發展

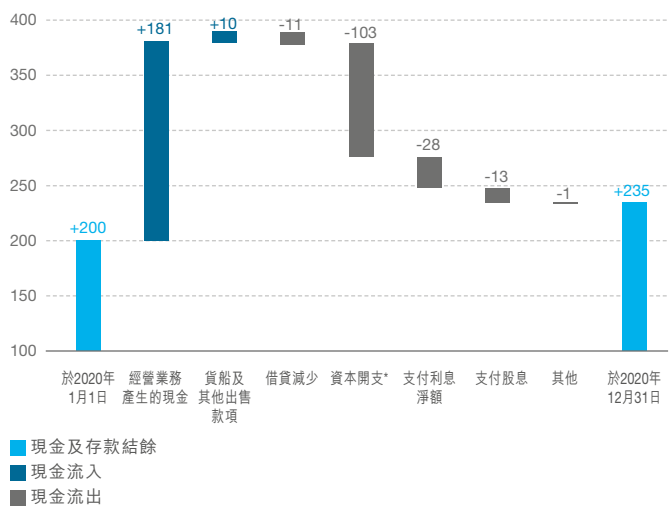
- 本集團經營業務的現金流入，包括所有長期及短期租賃開支，數額為181,500,000美元，2020年上半年為77,500,000美元及2019年全年為173,900,000美元。
- 於6月本集團新簽訂以三艘未被抵押的貨船作抵押的7年期30,100,000美元的雙邊循環信用貸款，利率為倫敦銀行同業拆息加1.60%。
- 於12月本集團重續無抵押的364天50,000,000美元的循環信用貸款，以延長364日。
- 本集團於年內出售並同時租回兩艘未被抵押貨船，籌得額外33,200,000美元的現金。
- 本集團就已承諾借貸中淨提用166,200,000美元及淨償還177,700,000美元，年內用於借貸的淨現金流出為11,500,000美元。
- 年內，本集團支付103,400,000美元現金資本開支，包括：
 - (a) 支付38,400,000美元，以購入於2020年交付的一艘二手小靈便型乾散貨船和兩艘二手超靈便型乾散貨船；及
 - (b) 支付65,000,000美元入塢及壓倉水處理系統及硫淨化器的安裝開支。
- 除上述購買貨船的現金支出外，本集團按每股1.8港元向我們於2019年9月承諾購買並已於2020年內交付的其中兩艘貨船的賣方發行相當於價值11,900,000美元的新股份作為部分代價。
- 於11月本集團購入四艘總售價為67,000,000美元的二手超大靈便型乾散貨船。於2021年2月，本集團添置另外一艘售價為13,500,000美元的二手超大靈便型乾散貨船。這些貨船將以現金支付，並於2021年上半年加入船隊。

於2020年12月31日：

- 本集團的現金及存款為234,800,000美元，以及本集團的淨負債比率為37%。
- 本集團可動用而未提用的已承諾借貸融資額為127,700,000美元。
- 現時未被抵押的貨船共三艘。

2020年集團現金流入及流出

百萬美元



* 不包括以股本支付的11,900,000美元資本開支

經營業務的現金流入

181.5 百萬美元

↑ 7.6 百萬美元 (按年)

現金及存款

234.8 百萬美元

↑ 34.6 百萬美元 (按年)

可動用而未提用的已承諾借貸融資額

127.7 百萬美元

財務開支淨額

33.4 百萬美元

↑ 1.2 百萬美元 (按年)

借貸淨額相對
自有貨船賬面淨值

37%

↑ 2% (按年)

平均利率 (損益表)

3.5%

↓ 0.6% (按年)

流動資金及借貸

可動用流動資金及已提用借貸的分析如下：

百萬美元	2020年	2019年	變動
現金及存款總額 (a)	234.8	200.2	+17%
可動用而未提用的 已承諾借貸融資額	127.7	182.6	-30%
可動用流動資金總額	362.5	382.8	-5%
借貸的流動部分	(88.7)	(127.0)	
借貸的非流動部分	(775.2)	(736.1)	
借貸總額 (b)	(863.9)	(863.1)	0%
借貸淨額 (b) - (a)	(629.1)	(662.9)	-5%
借貸淨額相對股東權益 比率	59%	52%	
借貸淨額相對自有貨船 賬面淨值比率 KPI	37%	35%	

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

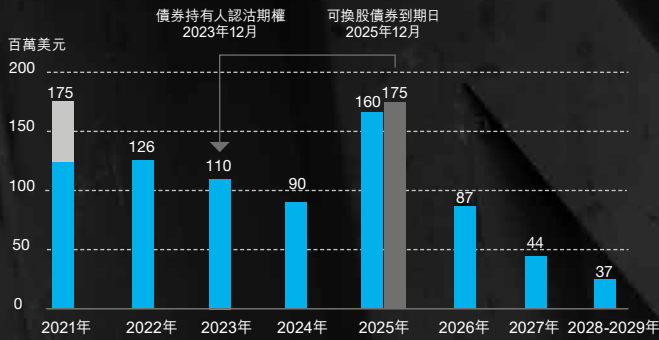
於2020年12月31日，本集團持有的現金及存款包括232,400,000美元及相當於2,400,000美元的其他貨幣。該等現金及存款主要存放於為期三個月或以下的流動存款及儲蓄戶口，以維持集團的流動資金用作應付營運資金的需要及購買貨船的任何承擔。

年內，我們就本集團的現金獲取1.0%的回報率。



借貸及未提用的已承諾借貸融資額

借貸及未提用的已承諾借貸融資額遞減明細表



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2020年12月31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991,600,000美元（2019年12月31日：1,045,800,000美元），主要以美元為單位。

- 無抵押364天循環信用貸款50,000,000美元
- 已抵押借貸及未提用的已承諾借貸融資額(778,700,000美元)
- 可換股債券(面值175,000,000美元，賬面值162,900,000美元，投資者認沽期權2023年12月)

借貸及未提用的已承諾借貸融資額 – 828,700,000美元 (2019年：885,100,000美元)

已抵押借貸整體減少主要由於借貸按期攤銷，惟部分影響被新簽訂的一項循環信用貸款以及額外兩艘貨船的售後租回交易所抵銷。

本集團監控其銀行借貸的借貸相對資產值的規定。倘本集團抵押的資產之市場價值跌至低於其放款銀行所訂定的水平，除非銀行作出豁免，本集團可提供額外現金或其他額外抵押品。

於2020年12月31日：

- 本集團的已抵押借貸乃以112艘賬面淨值總額為1,632,500,000美元的乾散貨船以及轉讓該等貨船的相關收入及保險作抵押。
- 本集團已遵從其所有借貸相對資產值的規定。

損益表含義：

利息開支下降至27,000,000美元（2019年：33,200,000美元），主要由於年內的平均借貸利率下跌所致。

部分借貸為浮息借貸，但本集團透過訂立利率掉期合約管理此風險。

可換股債券負債部分 – 162,900,000美元 (2019年：160,700,000美元)

於2020年12月31日，本集團於2025年12月到期年票息為3.0%的可換股債券，其本金為175,000,000美元，而目前的轉換價為每股2.34港元。

在可換股債券原有所得款項中，目前22,200,000美元已用於補充購買於2019年9月17日宣布之收購四艘貨船交易中的兩艘貨船之現金代價，27,200,000美元已用於購買上述交易中另外兩艘貨船之現金代價，16,800,000美元已用於購買一艘已於2020年初交付予本集團的二手超靈便型乾散貨船及67,000,000美元將用於購買額外四艘已於2020年11月27日公告內公布並將於2021年初交付予本集團的二手超靈便型乾散貨船。除此以外，13,500,000美元將會用於支付本集團最近一項於2021年2月簽訂的貨船收購，而餘額26,700,000美元已用作一般企業用途，包括但不限於貨船營運開支、貨船租賃、履行本集團的財務責任、辦公室行政開支以及貨船及非貨船設備開支。

損益表含義：

利息開支為7,400,000美元（2019年：3,800,000美元），乃根據年內未償還可換股債券的實際平均利率4.7%（2019年：5.3%）計算。



財務開支

百萬美元	平均利率		於2020年 12月31日 之結餘	財務開支		變動
	損益表	現金		2020年	2019年	
借貸 (包括已變現的利率掉期合約)	3.3%	3.3%	701.0	27.0	33.2	+18%
可換股債券 (附註)	4.7%	3.0%	162.9	7.4	3.8	-96%
	KPI 3.5%	KPI 3.2%	863.9	34.4	37.0	+7%
其他財務費用				1.8	0.7	
財務開支總計				36.2	37.7	+4%
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 5.1倍	5.4倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為7,400,000美元，而現金的利息開支則為5,300,000美元。

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

本集團致力於其借貸的浮動及固定利率之間取得平衡，故因應利率週期，適時使用利率掉期合約，不時於兩者之間作出調整。年內，本集團的利率掉期合約均符合對沖會計法的現金流量對沖，該等利率掉期合約年內產生的已變現開支為2,300,000美元。於2020年12月31日，本集團的借貸中有65% (2019年：74%) 按固定利率計算利息。假設所有循環借貸全數提用，本集團預期於2021年及2022年12月31日分別約有59%及61%的現有借貸將按固定利率計算利息。



業務簡介






太平洋航運已成為全球具領導地位的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船東及營運商

我們的航運業務本着以客為先的宗旨，以現貨及長期貨運合約，為逾500名工業客戶及乾散貨商品貿易商及生產商提供優質、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。我們的團隊擁有4,100名船員及343名分布於全球12個主要地區的辦事處的岸上員工。

我們的船隊

(於2021年1月31日)

		營運貨船			總計	總載重噸 (百萬噸)	平均 船齡
		自有 ^{1,2}	長期租賃	短期租賃 ³			
	小靈便型	77	15	41	133	2.6	12
	超靈便型	36	4	77	117	2.1	9
	超巴拿馬型	1	1	-	2	0.1	10
	總計	114	20	118	252	4.8	11

¹ 上述已包括一艘於2020年購買並已於2021年2月交付的貨船

² 不包括四艘已購入及兩艘已出售之貨船，預期所有貨船將於2021年上半年交付

³ 於2021年1月營運的短期及與指數掛鈎的貨船之平均數目

第19頁

於2020年營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船之平均數目

第74及84頁 財務報表附註11及20

截至2020年12月31日，我們自有貨船的賬面值及持作出售資產

策略模式



~250
艘貨船

卓越船隊

我們營運全球最大型及可互換的優質小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊，使我們能隨時隨地提供高效率的營運及可靠的服務。



12
個辦事處

經驗團員

我們的員工分布於全球各地設立的據點，提供前線客戶服務辦事處網絡，確保我們與客戶保持緊密合作，加強信任和溝通，從而提升我們對市場的洞察及知識，以提供最優質的服務。



500+
名客戶

以客為先

以客戶為先的業務模式推動我們提供創新的地區客戶交流及服務、可靠穩固的服務、加強客戶滿意度及良好的環球商譽。

達到的重點價值：

- 為客戶增值
- 我們按期租合約對等基準的收入較市場優勝的能力
- 憑藉船運週期帶來的吸引回報為長線股東帶來增值

本著以客為先的宗旨為客戶提供領先市場的服務

本集團的首要目標是與客戶建立及維持長期合作關係

從解決問題出發，向客戶提供合理、迅速及靈活的服務

與客戶緊密合作，增加獲得互惠互利的現貨及長期貨運合約機會

覆蓋廣泛的全球辦事處網絡

我們的營業及技術支援辦事處分布全球不同地區，提供更完善的綜合國際服務

融入地區使我們能清楚了解及回應客戶需要及提供首屈一指的個人化服務

面向全球使我們能掌握全面的市場情報及貨運商機，並能提供最理想的貨運服務及對船隊作出定位

重點策略

我們履行策略

投資高質素的船隊

第30頁

培育人才

第31頁

深化我們的客戶關係

第32頁

維護健康、安全及環境

第33頁

完善管理及管治常規

第34頁

提高效率及控制成本

第35頁

提升公司架構及財政實力

第36頁

大型船隊及多功能貨船

具規模的船隊及可靈活互換的優質貨船為客戶提供富彈性的服務、優化航程及提高貨船及船隊僱用率

內部技術營運部門負責加強集團的健康與安全意識及質量與成本控制，以確保我們向客戶提供更可靠和完善的綜合服務及支援

穩健的公司架構及財政實力

致力達至業內最高水平的內部及對外報告、透明度及企業管理
穩健的現金狀況及強勁的往績記錄使我們成為首選合作夥伴

我們在香港的上市地位、規模及穩健的資產負債表有助我們享有不同的集資渠道對持份者利益負責，及對可持續發展及良好企業管治的承諾

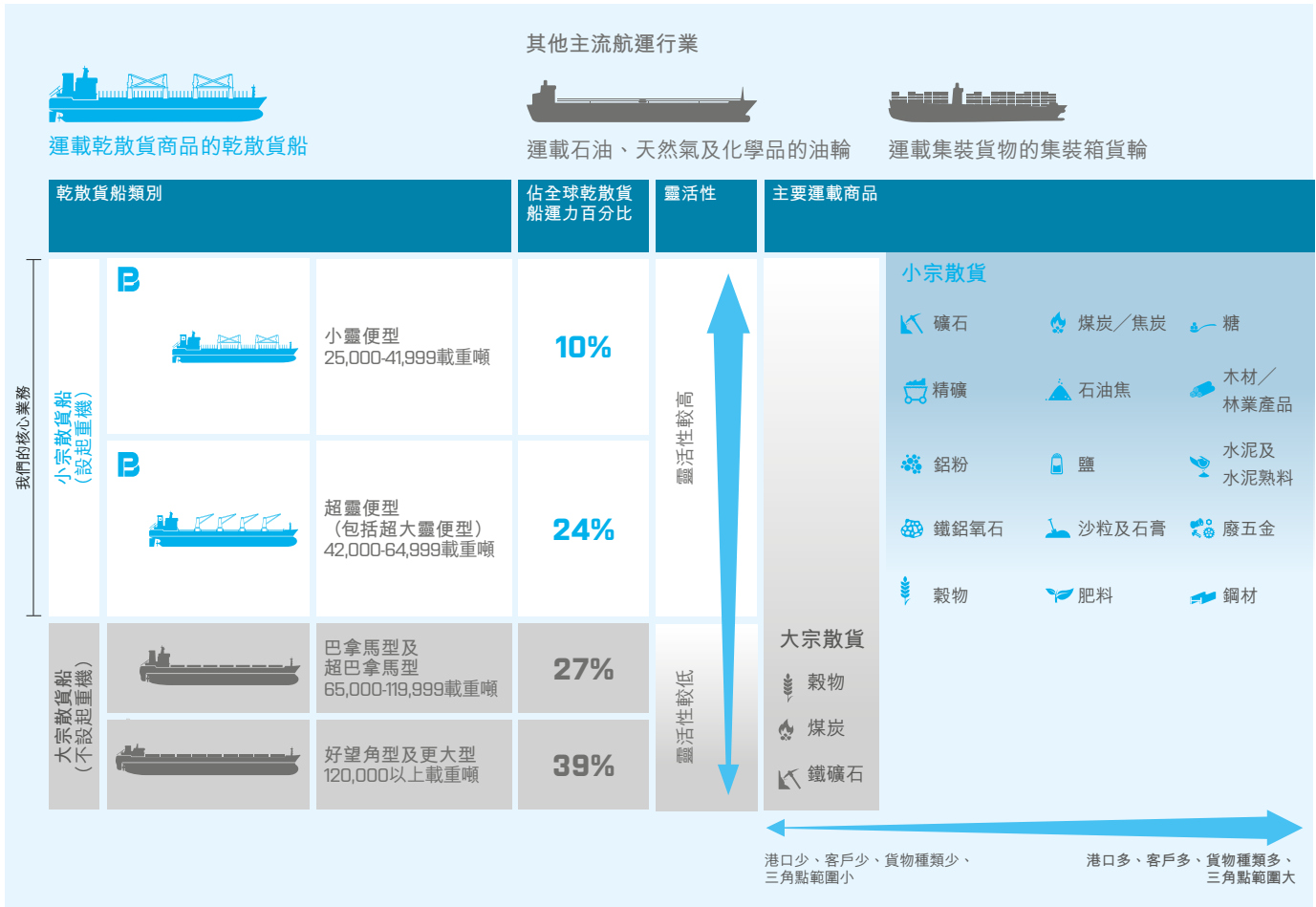


第28頁
資源應用

第30頁
履行策略及風險

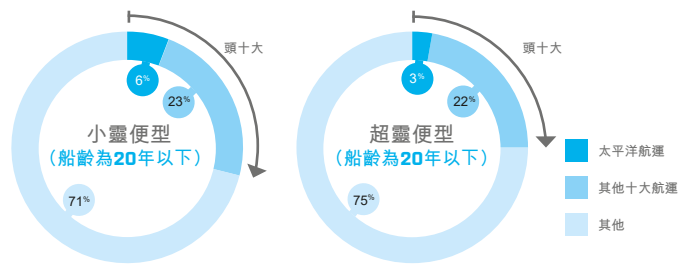
核心業務資料

乾散貨運行業



本集團以運輸小宗散貨為核心業務的原因

- 多元化的客戶、貨物以及廣泛的業務覆蓋範圍能夠帶來高僱用率
- 該分部以規模及營運專業能力為重
- 較高的日均按期租合約對等基準的收入乃由於高裝載壓率
- 長期需求預期將保持穩定，及貨船的增长輕微



我們營運的船齡為20年以下、25-42,000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6%

我們營運的船齡為20年以下、42-65,000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3%

資料來源：太平洋航運，Clarksons Research

在高度分散並以小宗散貨為主的貨運市場中，本集團是全球最大的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船的船東兼營運商之一。

小宗散貨商品種類繁多，由大量客戶操縱，經全球眾多的港口運輸，因而使本集團能夠實現三角點貿易及高貨船僱用率。此分部需要靈活多變並可自行裝卸貨物（擁有起重機）的「靈便型」貨船，以便運作於全球許多受淺水、水閘、狹窄的航道及河灣限制的港口。

而利用大型的乾散貨船運載的貨物僅包括由少數貨物擁有人所操縱的少種類大宗散貨商品。由於大型的乾散貨船只可經少數港口運載貨物，使它們嚴重倚賴數目相對較少的航線，故其前景較為波動。它們一般只可作單向航線運輸，造成較低僱用率。

我們雖然專注特定分部及規模的貨船，但我們的業務分布於不同地區，客戶層面廣及貨物多樣化，使我們能整合航程的三角點範圍（如優化順逆航程組合），從而提高我們的貨船僱用率及租金收入。雖然大型乾散貨船的貨運租金可能較高，但亦相對較波動，但我們的業務模式具備條件實現我們創造相對穩定及長遠的收入來源的重要目標，以及在市況處於週期性低位時仍可保持理想的盈利。

對比大宗散貨貨船船隊較龐大的擴展，全球小靈便型乾散貨船過去十年的運力只有相對溫和增長，對我們維持穩定的收入有莫大幫助。

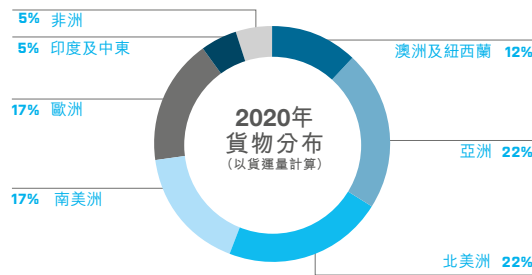
我們的全球辦事處網絡及營運地區



12間辦事處—包括：

- 10間營業辦事處
- 3間技術及船務處

香港總部是營業、技術、船務及全部中央功能辦事處的總部。



鎖定重點—帶來多元化發展的神益

<p>著眼於貨船分部及規模</p>	<p>業務分布於不同地區，客源及貨物種類多元化</p>	<p>擁有逾500名全球客戶</p>	<p>最大客戶僅佔業務5%</p>	<p>我們的25名大客戶佔業務36%</p>
-------------------	-----------------------------	--------------------	-------------------	------------------------

長線挑戰與機會

分散的市場

小宗散貨市場仍然甚為分散，但我們的規模令我們成為與眾不同的主要貨運供應商，可為客戶提供可信賴及靈活的服務，同時受惠於採購成本較低及貨船與船隊僱用率較高等規模經濟效益。

環境因素及規例

我們致力提高燃料效率以確保排放措施與我們的策略相配合，而我們獲獎的內部技術營運亦確保我們符合所有的監管要求及行業最佳常規。

利用資訊作出優越決策

數據分別從內部及外部方式所收集再加以利用。這些數據愈來愈重要，並協助我們保持競爭力，我們的數據化程式為我們提供額外的營運及市場情報以協助在所有層面作出優越決策。

市場週期及波動性

我們的業務模式、專業技術及對船運週期的了解使我們能在整個週期期間表現較市場優勝、管理財務狀況、保持穩健的發展、繼續在疲弱的市況下作為我們的客戶的可靠和強健的交易夥伴。

優秀的船員及岸上人員供應有限

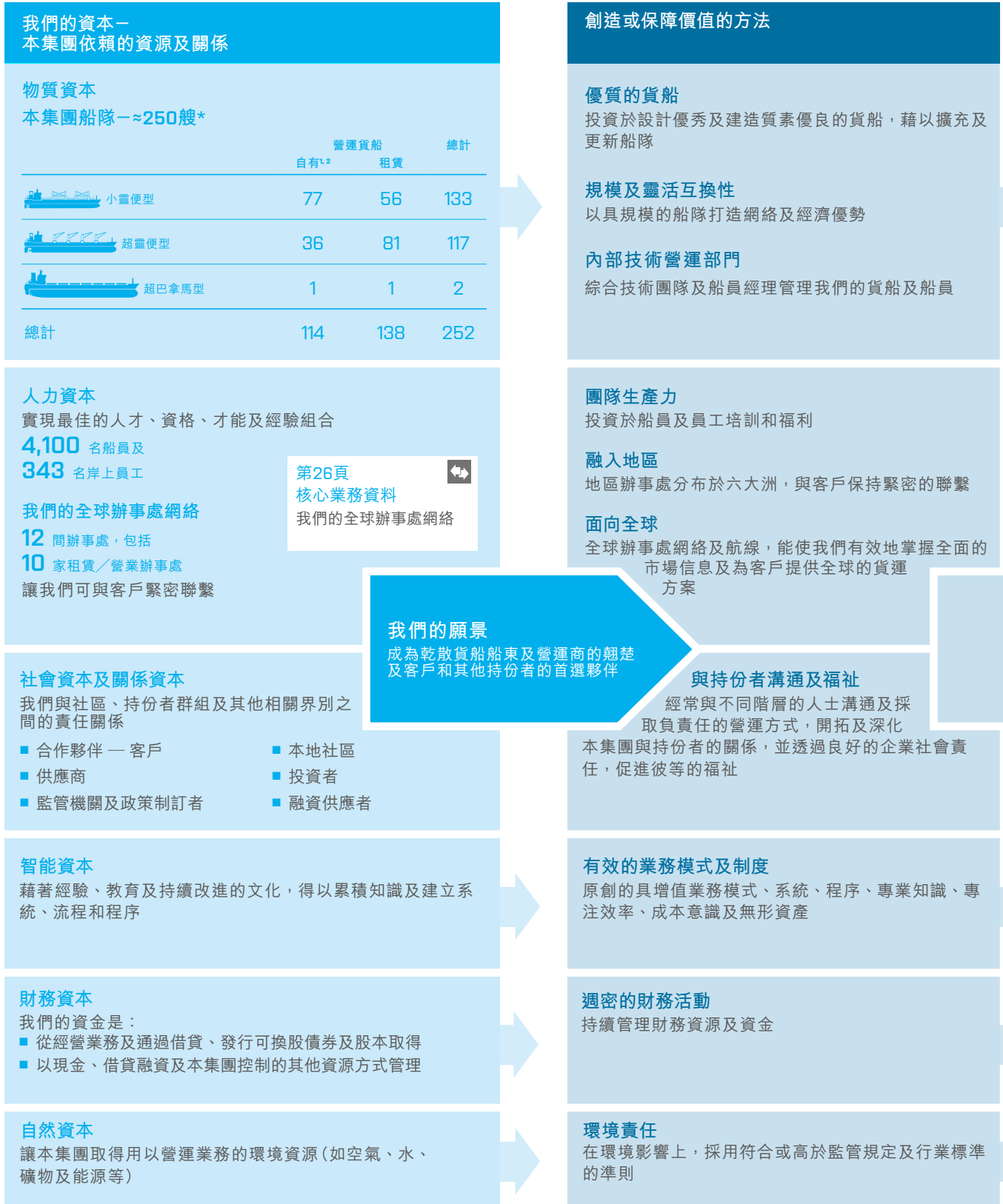
我們的業界面對船員及船務行政人員供應短缺的挑戰，然而我們憑藉企業品牌、行業網絡及人事管理的優勢，能夠招攬及挽留所需的人才。

第13頁
乾散貨運市場前景
中期的可能市場因素



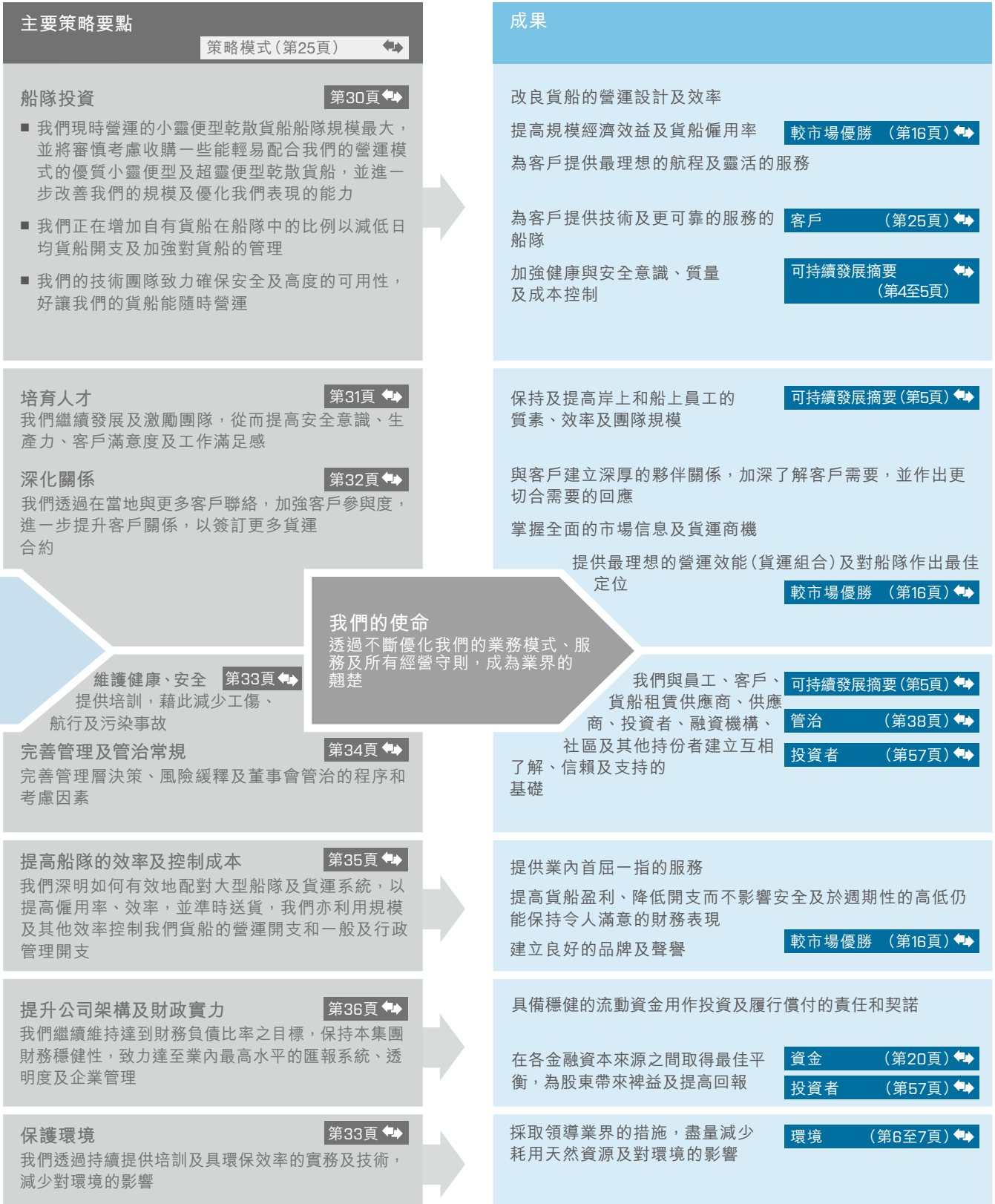
資源應用

我們非常重視建立資源及關係，兩者皆蘊藏著我們的價值或「資本」，再加上我們的業務模式及策略運用得宜，促進我們達成願景及以領先市場的服務讓客戶受惠並把握船運週期以具引力的長線回報讓股東得益。



* 於2021年1月31日數據
1 上述已包括一艘於2020年購買並於2021年2月交付的貨船
2 另有四艘已購入及兩艘已出售，預期所有貨船將於2021年上半年交付

資源應用及隨後的履行策略及風險遵循國際綜合報告理事會於其國際框架建議的資金分類及資金於創造價值過程的流向



履行策略及風險

1. 投資船隊



2020年

目標

於市況更波動的2020年管理及繼續以有效率及安全的方式營運業務，及評估具吸引力的二手貨船購置機會。

策略進度及成果

於2020年，我們獲交付於2019年承購的三艘現代化貨船，並售出三艘船齡較高及較小型的貨船。在2021年上半年交付目前的貨船承諾買賣交付後，(包括我們在2020年11月及2021年2月承購的五艘現代化超大靈便型乾散貨船及出售船齡較高的小靈便型乾散貨船)，我們的自有船隊將為116艘貨船。船隊更新讓我們配備更大型、更符合燃料效益的貨船，並有助維持我們優於大市的按期租合約對等基準的日均收入表現及具競爭力的自有貨船日均開支水平。我們把長期租賃貨船的比例降至整體船隊數目約8%，加強依靠規模不斷擴展的自有貨船，並運用短期和與指數掛鈎的租賃貨船作為輔助。

2021年

目標

我們會在持續波動的市況下以有效率及安全的方式營運業務。

我們的策略是以購置較大型的現代化二手優質貨船來更新及擴充我們的自有船隊，特別集中擴充超靈便型乾散貨船，及以承載能力較大、可使用年期較長及船齡較輕的小靈便型乾散貨船取代較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船。我們維持避免訂購新建造貨船。

我們將不斷為符合環保及其他方面的法例作預備。

風險／影響¹

監控措施

市場風險

不利於財務表現的因素包括：

- 租金波動；
- 包括燃料價格、利率及其他營運開支等波動；
- 我們所用貨幣的匯率波動；及
- 中美貿易局勢緊張影響貨運市場情況及香港狀況，如美國與香港之間航運收入的雙重課稅寬免的暫緩及交易成本的增長。

風險水平較去年變化：↑

我們的船隊規模龐大和統一，讓我們能夠實現高裝載率及高於市場指數的核心業務按期租合約對等基準的收入。我們透過營運活動把握船運週期賺取利潤，與核心業務相輔相成。

我們簽訂一年或以上的貨運合約以管理租金波動的部分風險。我們持續致力發展本集團具備強大競爭優勢的小靈便型及超靈便型乾散貨船業務。

對於波動的燃料開支，我們於長期貨運合約中訂明燃料價格調整條款，將此波動轉移予客戶，或以燃料掉期合約或遠期價格協議作為對沖工具。

我們亦能夠利用燃料掉期合約，為部分已裝配硫淨化器的超靈便型乾散貨船之部分估計燃料耗用量，鎖定低硫與高硫燃料之間的現行遠期燃料差價。

本集團持續審視我們的貨船的最佳航行速度，以提高每個航程的收入。

第80頁
財務報表附註16

有關我們用以管理貨運租金、燃料價格、利率及匯率波動的衍生金融工具。

貨船投資、僱用及營運風險

不恰當的貨船投資時機、僱用計劃及營運方式可能導致成本結構缺乏競爭力及降低回報。貨船價值會隨著不同的船運週期而顯著改變。我們需要具競爭力的價格和優質的貨船向客戶提供服務。

未能充分保養貨船可能危及船員安全並導致貨船故障，因而影響貨船航程及服務中斷。

風險水平較去年變化：➡

我們根據相關的市場資訊及對貨船於未來的租金和剩餘價值的估計，評估貨船投資的增加及撤離的可能性。我們因應船運週期靈活採納貨船擁有相對租賃的策略，並採用以下措施積極尋求船隊的增長及其更新：

- 購置日本建造或設計的現代化二手貨船；及
- 租入由優質船主擁有的貨船。

我們的技術團隊及船員根據國際安全管理規則認可的「太平洋航運管理制度」營運及保養貨船，以保證服務安全可靠。

可持續發展報告第33頁
太平洋航運管理制度



¹ 履行策略及風險本節的風險、影響及監控措施與本集團的風險記錄冊一致，並已把與分部主管合作的線上問卷調查所獲得之年度風險評估結果考慮在內。



2. 培育人才

2020年

目標

繼續提高僱員的安全意識、留職率、生產力、工作滿足感及客戶滿意度。

策略進度及成果

與新型冠狀病毒疫情相關的全球船員換班危機主導了我們於2020年的人力資源議程。我們盡一切努力讓滯留在船上的船員在合同期完結後上岸和回國，而在這段對船員來說極其緊張的時間，我們加倍關注他們的健康、安全和福祉。我們提供全面支援(包括心理健康支援)，讓船員礙於封鎖措施而滯留在船上的時間，能得到適當的欣賞、激勵和保持身心健康。儘管船員承受著巨大的額外壓力，但我們2020年的安全績效指標有所改善，留職數字也有所提高(包括船上和岸上)，反映了我們為員工作出的投資的效益，員工的歸屬感和滿意度。

2021年

目標

繼續為因各國採取防疫措施而無法上岸的船員，繼續提供必要的支援。繼續盡一切努力讓我們的船員回家。繼續達成我們提高安全意識、僱員留職率、生產力、工作滿足感及福祉的永久目標，並且實現我們成為乾散貨船船東/營運商的翹楚，以及成為員工和所有持份者的首選夥伴的願景。

風險/影響

繼任風險

不完善的接班規劃可能延長物色繼任人的時間，妨礙策略勢頭及業務發展，並可能打擊持份者對本集團的信心。

風險水平較去年變化：➡

監控措施

本集團的專責人力資源部門，負責監察集團組織架構、人才管理、招聘及薪酬待遇。本集團亦會定期檢討高級管理人員的接班規劃。

提名委員會密切監察董事會的接班規劃程序，以確保董事會能持續運作及成員的多元化。

本集團具有明確的願景、使命及業務原則，確保董事會、管理層及員工的任何繼任人選都符合資格引領本集團的業務發展。

Martin Fruergaard先生將接替Mats Berglund先生出任本公司的新任行政總裁(進一步詳情請參閱第38頁)，我們的繼任程序確保充份的職責交接和知識承傳，以實現企業管治的連續性。

僱員聘用風險

僱員是一家企業成功的要素，因此我們能否實現願景取決於我們岸上及船上員工的質素。主要職員的流失或未能招納、培訓或挽留員工，可能影響我們擴展業務及達成長遠目標的能力。

風險水平較去年變化：⬆

本集團的人力資源部門及船員部門循以下途徑招聘岸上及船上員工，並培養和提高他們的參與度：

- 與能代表航運業內廣泛層面的人才保持聯絡，以及從不同國家招募船員；
- 定期檢討集團的薪酬架構是否具備足夠能力吸納及挽留人才；
- 為岸上及船上員工提供定期培訓，保持員工的工作能力，更有助提高他們的專業成就感；
- 實行年度員工表現評審制度、獎勵計劃及其他措施，以鼓勵及挽留員工，並提升員工參與度；及
- 在面對與新型冠狀病毒疫情有關的全球船員換班危機期間，我們盡一切努力讓滯留在船上的船員於合同期完結後上岸和回國，而在這段對船員來說極其緊張的時間，我們亦加倍關注船員的健康、安全和福祉，提供全面支援(包括心理健康支援)。

可持續發展報告第38頁
安全、工作場所與營運方式
培訓及發展





3. 深化關係

2020年

目標

憑藉全球的優秀團隊及辦事處網絡，透過精簡系統及程序，提升客戶交流及地區化夥伴合作，以及進一步提升客戶服務，以簽訂更多貨運合約。

策略進度及成果

於2020年，我們為超過500名客戶提供服務，貨運量為70百萬噸（2019年：67百萬噸），收租日數達至83,430貨船日（2019年：83,570貨船日）。儘管面對新型冠狀病毒疫情相關的出入境限制，我們藉著廣泛使用視像和其他數碼通信技術，並透過12個地區辦事處組成的環球網絡及廣泛的客戶聯繫計劃，繼續與更多在不同地區的客戶接觸。

2021年

目標

憑藉全球的優秀團隊及辦事處網絡，透過定期的客戶交流及地區化緊密夥伴合作（使用不同通信技術以彌補面對面接觸大減的情況），進一步提升客戶服務，方便客戶與我們合作，以簽訂更多貨運合約。

風險／影響

信貸及交易對手風險

交易對手違約或未有履行其合約責任可能導致本集團蒙受財務損失。

交易對手包括：

- 我們的貨運客戶；
- 船主；
- 造船廠、貨船賣家及買家；
- 衍生金融工具交易對手；及
- 銀行及金融機構。


風險水平較去年變化： ➡

監控措施

本集團的全球辦事處網絡讓我們能加深對交易對手的了解。

我們採取下列措施限制信貸風險：

- 與來自不同行業並備有優良過往記錄及良好信貸評級的對手進行交易；
- 積極評估交易對手的信譽；
- 檢查交易對手有否列入國際制裁名單之內，並以自行開發應用於流動裝置的搜尋工具及自動化的每日篩查對活躍的交易對手進行檢查，確保本集團遵守國際制裁法例；及
- 要求造船廠提供退款保證。

第83頁
財務報表附註17
應收貿易賬款及其他應收款項 

客戶滿意度及聲譽風險

服務不周或會損害品牌地位及聲譽，因而可能削弱我們獲取客戶、貨運、優質貨船、資金及人才的能力。

風險水平較去年變化： ➡

本集團的全球辦事處網絡讓我們能與客戶直接及緊密聯繫，更可經常與客戶交流，清楚瞭解他們的需要及提供地區化的客戶服務。

我們大型而統一的船隊，配合全面的內部技術營運部門，使我們能提供優質及可靠的服務。

我們藉著意見調查和定期的電話聯絡或探訪，與客戶交流並收集反饋，以進一步提高客戶的滿意度。

銀行關係風險

欠佳的貸款管理及銀行關係或會限制我們獲取資金的能力。

風險水平較去年變化： ➡

我們擁有專責的財務部門，透過與全球信譽良好的銀行的高級管理層進行定期聯絡以建立及維持關係。



4. 維護健康、安全及環境

2020年

目標

繼續致力提供培訓，藉此大幅減少工傷、航行及污染事故、減輕對環境的影響，以及促進健康和互助的船上及岸上工作環境。

策略進度及成果

2020年，我們順利實行國際海事組織之2020年硫排放上限之法規，並成立了可持續發展管理委員會，藉此進一步增強可持續發展管治和計劃，以及制定並披露有關環境關鍵績效指標的目標和實現目標的步驟。儘管面對新冠病毒疫情相關的全球船員換班危機所帶來的壓力，但我們因工傷事故的損失工時頻率(LTIF)減至0.60，以頻率乃15年來最低，而我們的外部港口國監督執行的檢查缺失率為0.69宗。這些數據表現領先業界，反映我們重視員工培訓及福祉的成果。

2021年

目標

持續投資於培訓、福祉、系統、程序和科技，藉此大幅減少工傷、航行及污染事故、減輕對環境的影響，削減我們的溫室氣體及其他排放，以及促進健康和互助的船上及岸上工作環境。

可持續發展報告第36頁
安全、工作場所與營運方式
2020年健康及安全績效



風險／影響

安全風險

不恰當的安全及營運標準、海盜活動及其他意外原因可能導致人命損失、嚴重的財物及貨船損毀，以及影響本集團於船員、客戶及其他持份者的聲譽。新型冠狀病毒疫情限制船員換班，可能導致船員罷工，及影響安全及質素。

風險水平較去年變化：➡

監控措施

我們致力安全地營運貨船，除了採取積極的岸上及海上管理制度—太平洋航運管理制度，亦藉著全面的培訓、完善的維修保養計劃及創新的安全措施，以確保貨船的質素及全面安全航行的能力。

我們出色的安全記錄及近年屢獲安全相關的獎項，印證我們對安全的高度重視。

在面對與新型冠狀病毒疫情有關的全球船員換班危機期間，我們盡一切努力讓滯留在船上的船員於合同期完結後上岸和回國，而在這段對船員來說極其緊張的時間，我們亦加倍關注他們的健康、安全和福祉，提供全面支援(包括心理健康支援)。

可持續發展報告第33頁
安全、工作場所與營運方式
健康及安全



環境風險

任何不符合排放及其他環境法例和標準，可能導致財務損失，亦會對我們的品牌造成重大損害，並阻礙我們業務長遠的持續發展。

風險水平較去年變化：⬆

於年內，我們成立可持續發展管理委員會，藉以加強我們的可持續發展管治及董事會的參與，並已訂出有關關鍵績效指標的目標以爭取更佳表現。

我們持續評估並採納技術和營運措施以提升船隊的燃料效能。我們不斷革新船隊，務求新購買的貨船配備省油及最新的技術設計以減低大氣排放。我們作為「零排放聯盟」(Getting to Zero Coalition)的成員，與業界致力探索減碳方法。自2020年起，我們亦與中電合作，為我們全球岸上的業務提供碳排放抵銷，當中包括所有辦事處業務活動、通勤及商務和船員差旅。

我們所有貨船均符合國際海事組織及美國沿海州份的規例，包括壓倉水管理公約、2020年全球硫排放上限、歐盟有關二氧化碳的監督、報告及核查條例等。

我們積極宣揚安全文化，當中包括於船上每項重大的工作進行安全風險評估。我們安排培訓，致力消除意外事故的風險，因而減低相關的污染及懲罰、開支及聲譽之損害。我們透過知名的船東互保協會，購買污染責任風險的保險。

可持續發展報告第16頁
環境



保險風險

貨船事故可能危害船員的生命，對我們的品牌優勢及聲譽造成不利影響，並導致服務中斷及產生重大開支。

風險水平較去年變化：➡

儘管我們盡力確保營運安全亦難免發生事故。因此，我們購買價格合理的海事保險產品，保險範圍包括船體及機器、戰爭風險、保障及賠償保證、逾期費及抗辯保障。我們根據當時的資產價值、銀行貸款契諾及內部政策，定期評估保險範圍是否足夠，以及作出有關調整。



5. 完善管理及管治常規

2020年

目標

完善管理層決策、風險監控及董事會管治的程序和考慮因素。確保所有新聘員工均經過培訓，以全面遵守本集團的風險管理及管治程序。保持業內最高水平的透明度及持份者信心。

策略進度及成果

我們的風險管理團隊於2020年繼續提高員工對新興風險及管控的認知。工作包括完善交易對手的盡職調查政策、為岸上員工及船員提供反賄賂培訓及實施全公司的業務連續性計劃，以更有效地為業務及系統嚴重的中斷作好準備。

我們獲香港會計師公會頒發《最佳企業管治獎》小市值類別的金獎。我們已採納香港聯合交易所有限公司發布的最新《環境、社會及管治報告指引》。

第37頁
新聞及成就



2021年

目標

加強我們於不斷變化的航運市場對新興風險的認知及訂立有效的風險監控措施，以鞏固我們持續發展業務的承諾。我們不斷尋求完善管理層決策、風險監控及董事會管治的程序和考慮因素的方案。我們繼續努力保持業內最高水平的董事會管治、業務透明度及持份者信心。

風險／影響

資訊科技安全風險

我們的業務運作相當依賴資訊科技系統（包括雲端系統），以及岸上及海上的日常通訊。主要的資訊科技系統的故障、針對性的系統攻擊或保安漏洞均可能導致通訊中斷及業務受阻。

風險水平較去年變化：▲

企業管治風險

企業管治措施不足可能影響我們於風險評估、決策及匯報程序的詳盡性、完整性及透明度，並且打擊持份者的信心。

風險水平較去年變化：➡

投資者關係風險

欠缺透明度或與外界沒有充份的溝通，可能會打擊持份者對本集團的信心。

風險水平較去年變化：➡

監控措施

資訊科技督導委員會由行政總裁擔任主席，負責監察本集團的資訊科技政策及程序，並確保本集團的資訊科技策略符合我們的業務所需。

我們的資訊科技團隊與各業務部門緊密合作，制定合適及行之有效的資訊科技解決方案、支援服務，以及防禦性和突發性的措施。我們已建立業務連續性計劃系統及安排全公司進行演習，並進行業務連續性計劃網上研討會，以應對整個資訊系統完全停頓的情況。我們亦投購商業罪案保險，以保障因網絡罪案造成的經濟損失。我們把系統遷移至信譽良好的雲端服務，顯著加強本集團的數據安全，並降低發生網絡事故的可能性。我們定期評估雲端服務供應商的內部監控，包括向我們提供獨立的評核保證報告。

本集團定期對貨船之硬件及系統進行檢查，以提升系統的效能及安全性。

本集團致力制定完善的企業管治架構，以滿足業務及持份者的要求。審核委員會、風險管理委員會及可持續發展管理委員會積極地確保本集團於整個企業管治、風險管理框架及可持續發展策略下運作。

我們已訂立的內部程序，確保我們符合所有業務之當地和國際相關的法例及規例，包括國際海事組織頒布（並由其成員國執行）的監管條例，以及國際制裁法例。我們對反賄賂常規及高標準企業管治的承諾已獲反賄賂標準制定組織TRACE認證，並已成為海事反貪腐網絡(Maritime Anti-Corruption Network)的會員。我們亦為岸上員工及船員定期進行反賄賂培訓。

董事會及相關僱員定期接受管治培訓，以確保本集團達至高水平的企業管治。

第38頁
企業管治



我們設有專責的投資者關係部門，以及披露資料及與公眾溝通的政策與指引。

除了刊發季度財務報告或業績公布，我們依照《企業管治守則》項下之最佳常規指引，向公眾報告集團之重大發展。我們亦會透過網站定期更新最新的公司消息及財務資料。

第57頁
投資者關係





6. 提高效率及控制成本

2020年

目標

繼續審慎控制成本，並在可行的情況下，利用我們作為安全合作夥伴的規模及聲譽降低成本。探索對我們的船隊更有效率的航程和營運及船隻與貨物的配對方法。逐步以現代化及高效設計的貨船更新我們的船隊，以配合我們的業務發展。

策略進度及成果

於2020年，在不影響維修保養或安全的情況下，我們透過規模效益及其他提高效率的方法，維持具競爭力的日均貨船營運開支於4,120美元。商旅及酬酢費用因新型冠狀病毒疫情相關限制措施減少，抵銷了人員開支增加之影響，令一般及行政管理開支按年維持不變。我們按每艘貨船基準的日均一般及行政管理開支亦維持不變。

第18頁
核心業務貨船開支



2021年

目標

在貨運市場預期持續波動的情況下，我們繼續更審慎控制成本，並在可行的情況下，利用我們作為安全合作夥伴的聲譽及規模減低開支。探索更有效率的航程和貨船營運及適切配對我們的大型船隊及貨物系統，以提高貨船的僱用率、供應及準時性。逐步以現代化及高效設計的貨船更新我們的船隊，以配合我們的業務發展。

風險／影響

營運效率風險

欠佳的內部系統、流程、溝通和管理可能會對我們的業務造成不利影響，並削弱我們的營運效率。

風險水平較去年變化：➡

監控措施

本集團採用自上而下的方針，確保向所有員工傳達我們的績效和策略目標（包括效率目標）：當中包括與全體員工舉行會議，透過內聯網及季節性團隊建立活動發放集團資訊。我們亦建立清晰而穩固的組織架構，以支持我們的業務需要。

其他提高效率的關鍵措施包括：

- 定期審視和提升資訊科技系統，評估和採購新軟件、應用程式和硬件，以確保符合業務環境和要求，並有效地把系統整合，應用於業務營運上；
- 紀錄適當的業務政策和程序，以確保流程的一致性和最佳做法；
- 進行適當的審查供應商程序，以確保供應商提供穩定和可持續供應的服務和物品；及
- 在適當情況下，外判若干營運職能予第三方供應商，使我們更有效地部署內部的資源。

成本管理風險

未能有效地和合理地管理成本可能會導致經濟損失、資源錯配、安全問題、業務中斷、客戶不滿、供應商流失和商機損失。

風險水平較去年變化：➡

由業務部門進行積極的資源規劃和成本估算，以擴展工作範疇及評估商業機會。在不影響持份者的滿意度、企業聲譽及營運安全的情況下，我們執行與策略一致的成本管理措施，以提升業務效率和降低開支。

各業務部門均設有審批機制，以確保開支經過授權人員審核和批准。

定期監控資源規劃和開支跟估算的差異，以有效地優化業務績效和成本效益。



7. 提升公司架構及財政實力

2020年

目標

繼續維持財務負債比率之設定目標，保持本集團的財務穩健，致力達至業內最高水平的匯報、透明度及企業管理。

策略進度及成果

我們繼續維持保守的負債比率，並受惠於透過業務、債務、可換股債券及權益產生而取得的資本。由於我們能夠以業內最具競爭力的成本獲得多元化的外部資金來源，因此給予客戶及股東信心，藉以建立強健的公司架構，讓太平洋航運成為持份者的首選合作夥伴。於2020年，我們透過安排新簽定或重續循環借貸及已承諾借貸，進一步改善我們的資產負債表及流動資金狀況。

於年末，我們的資產負債比率為37%（借貸淨額相對我們自有船隊的賬面淨值比率），並全面符合我們現有的銀行契約的要求。

2021年

目標

繼續管理我們的財務資源及資金及維持財務負債比率之目標，並從我們取得的資本的能力，保持本集團的財務穩健，致力達至業內最高水平的匯報、透明度及企業管理。

繼續善用我們的業務模式和策略，把握船運週期為股東帶來具吸引力的長線回報。

風險／影響

流動資金風險

財務資源（如銀行借貸融資）不足可影響本集團履行到期付款責任的能力。

風險水平較去年變化：➡

監控措施

財務部門會積極地管理本集團的現金及借貸，以確保：

- 具備足夠資金應付現時及將來的財務承擔；
- 於不同階段的船運週期中維持適當的流動資金水平；
- 遵守與借貸及可換股債券相關的契諾；及
- 與合作銀行定期進行具透明度的溝通。

第92頁
財務報表附註28
財務負債概要

第20頁
資金

資本管理風險

倘若我們的財務管理能力及資本不足，可能會影響(i)我們持續經營業務的能力；(ii)我們為股東爭取合理回報的能力；及(iii)其他持份者支持本集團的能力及意願。

風險水平較去年變化：➡

為求達到最理想的資本結構，我們會就以下各項進行定期檢討：

- 未來的資本需求及資本效率；
- 當時及預期的盈利能力；
- 預期經營業務產生的現金流；及
- 預期資本開支及預期策略性投資機會。

我們的股息政策為派發不少於全年淨溢利的50%（不包括出售收益），餘下溢利留作未來之資本。

董事會嚴密地監管借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率及借貸淨額相對股東權益比率。

第32頁
履行策略及風險
深化關係 — 銀行關係風險

第3頁
財務概要

新聞及成就

2020年

1月

- 太平洋航運加入「零排放聯盟」(Getting to Zero Coalition)

Getting to Zero Coalition

- 獲交付貨船「Ursula」—2012年於今治市建造、61,400載重噸的超大靈便型乾散貨船

- 於倫敦舉行客戶活動
- 獲交付貨船「Seal Island」及「King Island」，前者為2015年於四國建造、35,900載重噸的小靈便型乾散貨船，後者為2015年於常石建造、57,600載重噸的超靈便型乾散貨船

- 「Honey Island」的船長及船員於2019年在港口國監督檢查中獲得太平洋航運自有貨船最佳表現「金獎」
- 獲交付貨船「Sandy Bay」—2020年於四國建造、40,000載重噸的小靈便型乾散貨船
- 太平洋航運船員攝影比賽



- Gharapuri Island的船員在摩洛哥沿岸拯救一名被困於沉沒中的獨木舟的人
- 2020年中期業績

- 榮獲第六屆香港投資者關係協會香港投資者關係大獎
 - 最佳投資者關係公司大獎(小型股)
 - 最佳年報(小市值類別)
- 獲交付貨船「Egret River」—2017年於常石建造、63,600載重噸的超大靈便型乾散貨船
- 2020年第三季度交易活動公告
- 太平洋航運透過出售並同時租回兩艘貨船而取得33,200,000美元

2月

- 2019年全年業績公布
- 太平洋航運船齡最高的自有小靈便型乾散貨船「Pacific Logger」於紐西蘭通過港口國監督檢查，取得極好成績

3月

4月

5月



- 遵照嚴格的防疫程序舉行股東週年大會
- 我們在任時間最長的獨立非執行董事Dan Bradshaw先生退任
- 網上分析員會議日
- 我們發行175,000,000美元於2025年到期的可換股債券一事榮獲2019年Marine Money的最佳股票掛鈎的交易大獎(Equity-Linked Deal of the Year Award 2019)
- 2020年第一季度交易活動公告

6月

7月

8月

9月

10月

11月

- 太平洋航運新簽訂有抵押的30,100,000美元的循環信用貸款
- 獲交付貨船「Stanley Bay」—2020年於四國建造、40,000載重噸的小靈便型乾散貨船
- 首屆網上投資者日
- 莊偉林先生加入董事會擔任非執行董事，自11月2日起生效
- 收購四艘超過61,000載重噸的現代化超大靈便型乾散貨船，有關貨船將於2021年4月底前交付。所有貨船均為川崎設計由NACKS於2015年在中國建造的貨船。

12月

- 太平洋航運的全球岸上營運已達到碳平衡！我們與中電合作，為我們的抵銷碳排放計劃提供於中電位於印度的風電場所所得的碳信用額
- 榮獲香港會計師公會2020年最佳企業管治獎
 - 金獎(非恒指成份股公司小市值類別)
- 榮獲2020年香港ESG報告大獎
 - 卓越社會成效嘉許獎
- 榮獲IR Magazine Awards 一大中華地區2020年
 - 連續三年獲頒最佳年報(小市值)獎
- 重續無抵押的364天50,000,000美元的循環信用貸款



2021年1月
太平洋航運簽署《Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change》聲明



2021年

企業管治

責任

我們以高水平之企業管治營運業務，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可持續價值

在制訂企業管治標準時，董事會會考慮到集團的業務、持份者之需要及要求，以及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）企業管治守則（「守則」）之規定。

截至2020年12月31日止整個年度，本集團已全面遵守聯交所證券上市規則（「上市規則」）附錄十四所載之守則內的所有守則條文。本集團採納守則內的所有建議最佳常規，惟本集團刊發季度最新交易活動公告，而不是季度財務業績。董事會認為此方式可提供重要資料，讓股東評估本集團業務於全年及中期業績往後期間之表現、財務狀況及前景。

董事會

董事會組成及職責

於本年報刊發日期，董事會有十名董事（其中兩名為女士）包括主席、兩名執行董事及七名獨立非執行董事。獨立非執行董事的人數超出上市規則規定必須佔董事會成員人數至少三分之一的要求。董事會擁有船運、商品、會計、企業融資、金融服務、法例及海洋技術方面的專業知識，並共同負責統管及監督本集團的事務。每名董事會成員的履歷詳情載於本年報「董事」一節內。

所有董事已向本公司披露其於香港或海外上市公司或組織所擔任的職位數目及性質以及其他重大承擔，並已披露該等上市公司或組織的名稱。於截至2020年12月31日止年度內，所有董事均付出足夠的時間及關注處理本集團的事務。根

據本公司的章程附則，於每屆股東週年大會上，在任董事的三分之一成員須輪席退任，若人數並非三的倍數，則上調人數；而每名董事必須至少每三年退任一次。

有效的董事會對制訂本公司策略方向與政策至關重要，是透過結合新的觀點及對船運週期的長期了解而達成。我們制定以下一些重要的標準以實現有效的董事會：

■ 靈活的董事會成員之組成

本公司的董事會自2004年上市以來，共有24名成員，現時成員為十名。

執行董事及獨立非執行董事的人數於過去五年內之變動情況如下：

	於2016年 1月1日	變動	於2020年 12月31日
執行董事	4	-2 +1	3
獨立非執行董事	5	-1 +3	7
	9	-3 +4	10

■ 董事會提名及多元化

提名委員會已根據本公司的提名政策及董事會多元化政策應用提名標準及委任原則物色合資格成為董事會成員的人選。

董事會認同其組成多元化的重要性，為提高其決策能力帶來顯著效益。多元化涵蓋多個不同方面，如業界及專業經驗、文化和教育背景、性別及年齡。

可持續發展報告第43頁
平等機會的多元化



於2020年11月，莊偉林先生獲委任為獨立非執行董事並成為審核委員會成員。莊偉林先生帶來豐富財務及管治經驗。

於2021年1月，執行董事兼行政總裁 Mats Berglund先生已提交正式退休通知，並將於2021年股東週年大會上接受重選連任，以於董事會留任至2021年7月30日為止。本公司已委任 Martin Fruergaard先生為其繼任人，而他將於2021年7月2日加入董事會。詳情可參閱本公司日期為2021年1月20日之公布。

此外，Patrick Paul先生及Alasdair Morrison先生已表示有意於2022年股東週年大會結束時退任，如於2021年股東週年大會上獲重選連任。董事會擬委任莊偉林先生為審核委員會主席，自2021年股東週年大會結束時生效。

■ 主席與行政總裁之角色獨立

主席監督執行團隊，就本集團的營運定期與行政總裁會面。他曾於管理層變動期間補足其連續性，以維持長期的管理領導能力。主席負責為本集團預先審查提交董事會的建議方案。其審查集中於長遠策略事項，例如資本結構和船隊增長，以及有關債務水平、現金流、現金結餘、風險評估、其他所需的資本開支及有關股東的事項等一些較迫切的營運問題。

行政總裁負責管理本集團日常事務及執行業務活動及策略性的舉措、制訂及向董事會建議集團策略及政策、以及確保及時向董事會發放適當資訊，讓他們積極參與本集團之發展。

■ 執行董事對本集團業務活動之承擔

執行董事須於本集團之業務及事務上投放其全部正常或合約訂明的辦工時間，且不得從事與本集團業務存在競爭之任何其他業務。

■ 獨立非執行董事之角色

獨立非執行董事在保障股東利益方面扮演關鍵角色。他們具備董事會所需之豐富而廣泛的金融、規管、技術及營商經驗與技能，可作出獨立、建設性及有根據之貢獻，加強本集團有效的策略管理。獨立非執行董事對集團業務於市場短期波動及船運週期之長遠發展提供高瞻遠矚的觀點。

■ 評估獨立非執行董事之獨立性

董事會認為全體現任獨立非執行董事為本集團嚴格履行獨立的監督，並持續顯示其獨立性。全部七名獨立非執行董事已依照上市規則第3.13條的要求就其獨立性向本公司發出確認書，而董事會繼續認定他們的獨立身份。

Tikka博士與Berglund先生相互擔任對方公司董事職務，因為他們既是本公司的董事會成員，也同是Ardmore Shipping Corporation的非執行董事。但是，鑑於Tikka博士在兩家公司中均擔任非執行董事職務，同時她和Berglund先生各自持有兩家公司少於

1%的已發行股份數量，因此本公司認為相互擔任對方公司董事職務不會削弱Tikka博士擔任本公司董事的獨立性。

此外，鑒於莊偉林先生現時於香港交易及結算所有限公司(香港交易所)擔任獨立非執行董事一職，為恰當地處理其為本公司獨立非執行董事可能引致之任何潛在利益衝突，在莊偉林先生擔任香港交易所的董事期間，他將不會以任何方式參與本公司與香港聯合交易所有限公司或證券及期貨事務監察委員會有關本公司上市合規事宜之任何溝通。

■ 獨立非執行董事之任期

董事會在挑選獨立非執行董事時，會考慮他們的資歷及經驗以至其對本集團事務作出貢獻之能力，首要條件是他們均具備獨立思維，對管理層之取態作出理性而正面的質詢。儘管部分獨立非執行董事並無具備航運業背景，但多年來他們已熟悉有關業務及行業，可就所涉及的風險對管理層提出意見，同時提升董事會技能及觀點的多元化。由於本集團沒有控股股東，故獨立非執行董事之獨立性尤其重要。獨立非執行董事的持續性為董事會之決策程序提供穩定性，彌補執行管理層任何人員之流動。雖然部分獨立非執行董事任期較長，但董事會認為這並沒有影響其獨立性，反而可帶來上述正面的優勢。然而，董事會認同繼任的重要性，用以平衡對本集團業務有深厚認識與新穎的見解及觀

點的融合。在過去六年期間，我們合共委任四名獨立非執行董事。董事會已並將持續適時物色新的獨立非執行董事加入董事會，以保持董事會獨立觀點的來源。

董事的持續專業發展

本集團鼓勵所有董事參與持續專業進修，發展並更新其知識及技能，以符合守則之要求。在公司秘書的協助下，所有董事均獲提供有關香港在法律、合規及規管事宜上的最新資料，以及本集團經營行業及市場和財務會計準則重大變動的最近資訊。於年內公司秘書亦已物色相關的參考資料予董事，其培訓記錄已交予公司秘書保存。

所有董事於獲委任董事會後均獲就任須知，其主要目的為協助他們了解作為董事的職責、本公司的業務、管治理念以及董事會與委員會之間的相互關係。

董事會評核

董事會已在主席帶領下透過問卷方式進行本年度的自我評核，就其年內的表現作出評價，目的是確保其功能可不斷改善，從而影響業務。董事的反饋於會議中進行分析及討論，評核結果表示董事會於年內有效地運作。

董事會認為其組成、規模及架構適合本集團的業務需求，反映多元化觀點以及不同技能及經驗的理想組合，適切本集團之業務需要。董事會將會繼續密切監察董事會的繼任，並根據各董事之退休計劃，進行適當的招聘。

董事會及其成員之職責

董事會對本公司股東負責，其主要職責包括

- 制訂本集團的長遠企業策略及宏觀政策
- 批核預算及業務方案
- 批核投資及資產收購或出售交易，尤其是根據上市規則規定須知會股東或需要取得股東批准之交易

- 監督本集團的管理，包括制訂、實施及監察風險管理及內部監控系統
- 編製本集團的賬目及財務報表
- 監察本集團的營運及財務表現
- 領導企業管治及可持續發展

- 定期評估董事會所訂目標的績效
- 監察主要股東或董事有可能產生利益衝突之事宜

如下文概述，董事會將若干職責下放予董事委員會。執行董事獲授權監督本集團的業務營運；實施董事會所訂定的策略；及作出日常的營運決策。

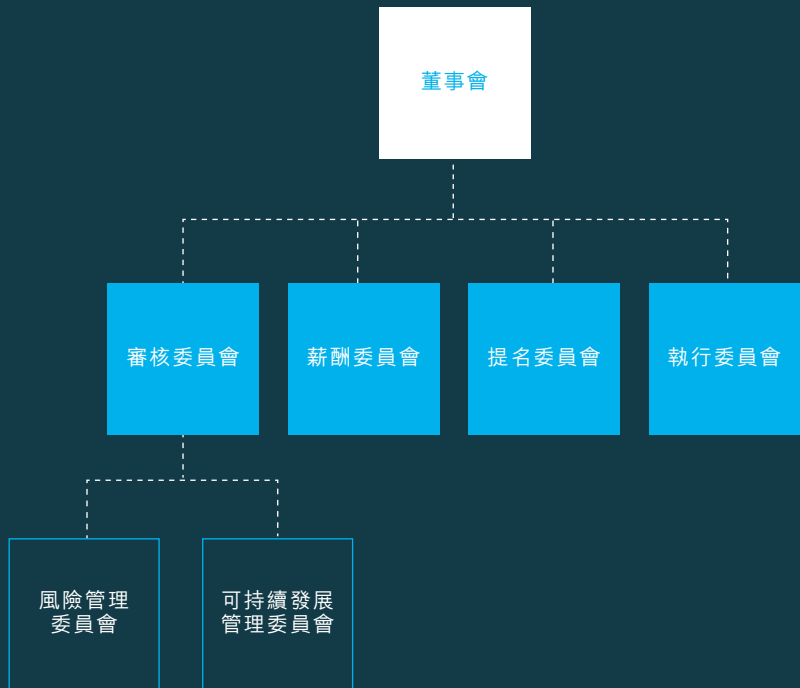
董事委員會

董事會已根據守則成立審核委員會、薪酬委員會及提名委員會，該三個董事委員會的所有成員均為獨立非執行董事。

董事會亦透過執行委員會運作，以簡化本公司在若干情況下之決策流程。各董事委員會之職權範圍載於本公司網站。

董事會及董事委員會所作的決定均是根據管理層所準備之詳細分析為基礎，當中包括：

- (i) 每月的營運表現分析；
- (ii) 對資產投資及撤離的定期議案；及
- (iii) 透過定期舉行的董事會會議，評核管理策略重點。



2020年董事會、董事委員會及股東大會

為確保所有董事會成員能參與會議，董事會及董事委員會之會議時間表均於一年前落實。董事會每年舉行四次常規會議，以討論業務策略、營運事宜及財務表現。各董事就2020年度董事會會議、董事委員會會議及股東大會之出席次數載列於下表。董事會及董事委員會會議的出席紀錄持續良好，反映董事們對履行其董事職務高度盡責。

	股東週年大會	董事會	審核委員會 ¹	薪酬委員會	提名委員會
執行董事					
唐寶麟 (主席)	1	5/5			
Mats H. Berglund (行政總裁)	1	5/5			
Peter Schulz (首席財務總監)	1	5/5			
獨立非執行董事					
Patrick B. Paul	0	5/5	4/4	2/2	2/2
Robert C. Nicholson	0	5/5	4/4	2/2	2/2
Alasdair G. Morrison	1	5/5	4/4		
Irene Waage Basili	0	5/5		2/2	2/2
Stanley H. Ryan	0	5/5		2/2	2/2
Kirsi K. Tikka	0	5/5	4/4		
莊偉林 (於2020年11月2日獲委任)		1/1	1/1		
Daniel R. Bradshaw (於2020年4月11日退任)	0	1/1	1/1		
2020年舉行會議的次數	1	5	4	2	2

¹外聘核數師的代表均有出席審核委員會所舉行的四次會議

審核委員會

成員名單

主席：Patrick B. Paul

成員：Robert C. Nicholson、Alasdair G. Morrison、Kirsi K. Tikka及莊偉林（自2020年11月2日起）

主要職責

1. 審閱財務報表及監察財務匯報程序，以確保所發布的財務資料內容適度、透明及完備。
2. 審視本集團財務監控、內部監控及風險管理系統之效能。
3. 檢討風險管理委員會的工作。
4. 檢討可持續發展管理委員會的工作。
5. 審視本集團針對符合影響財務報告法例及規例所實行之監察程序。
6. 制定及審視本公司於企業管治方面的政策及常規，並向董事會提供建議。
7. 審視獨立審核程序，並風險管理和內部審核功能之效能。

2020年已完成的工作

年內審核委員會共舉行了四次會議，所有會議均有本公司外聘核數師代表出席，其工作包括以下項目：

- 審閱及討論外聘核數師就2019年年度審核及2020年中期審閱所提交之審核委員會報告以及核數策略備忘錄；
- 審閱2019年年報及賬目，以及2020年中期報告及賬目，並向董事會提出建議供其批准；
- 審閱風險管理委員會的報告，包括2020年內部審核工作計劃及測試結果，以及風險管理和內部監控系統之效能；
- 檢討審核委員會職權範圍的建議變動，並向董事會提出建議供其批准；
- 審視會計、內部審計和財務報告職能的資源足夠性、員工資格及經驗、培訓計劃，以及預算；
- 檢討可持續發展管理委員會職權範圍；
- 審閱可持續發展管理委員會的報告，尤其是環境關鍵績效指標目標是否恰當；及
- 審視本集團海事相關及其他保險受保範圍的足夠性。

年內，審核委員會與外聘核數師在沒有管理層在場的情況下進行了一次會議。

薪酬委員會

成員名單

主席：Robert C. Nicholson

成員：Patrick B. Paul、Irene Waage Basili、Stanley H. Ryan及Daniel R. Bradshaw（直至2020年4月8日）

主要職責

1. 就本公司對董事的薪酬政策及架構、與表現掛鈎之薪酬的適當性，以及就制訂正規而透明的薪酬政策的程序，向董事會提供建議。
2. 根據董事會授權，釐定董事及若干高薪僱員的薪酬。
3. 於有需要時審閱委任董事之條款，並向董事會提供建議。
4. 在董事離職或被終止任命及因行為不當而被解僱或罷免的情況下，向董事會提供建議以根據董事的合約權益，確保向董事作出公平（而並非過度）賠償及適當安排。
5. 管理及監督本公司之2013年股份獎勵計劃及不時設立之其他以股本或現金為基礎的獎勵計劃，並審閱及批准向集團內任何員工授予新股份獎勵。
6. 批准本公司董事的薪酬和政策之披露內容。

2020年已完成的工作

年內薪酬委員會舉行了兩次會議，連同以電郵通訊，其工作包括以下項目：

- 審批執行董事及若干高薪僱員的2020年終花紅、2021年新金及有限制股份獎勵；
- 審批向若干員工授予有限制股份獎勵；及
- 向董事會提議Martin Fruergaard先生作為新任行政總裁的薪酬。

提名委員會

成員名單

主席：Robert C. Nicholson

成員：Patrick B. Paul、Irene Waage Basili、Stanley H. Ryan及Daniel R. Bradshaw（直至2020年4月8日）

主要職責

1. 每年審視董事會的架構、人數及組成（包括成員之技能、知識、經驗及多元性），並向董事會提出任何輔助本集團實行企業策略的調動建議。
2. 不時向董事會匯報董事會之成員組成是否符合聯交所之規則及指引。
3. 物色勝任人選加盟董事會，及就挑選董事候選人向董事會提供建議。
4. 評核本公司獨立非執行董事之獨立性。
5. 根據對董事職位之範疇及職責所作出的評核及外部招聘顧問所提出的適當意見，就董事（尤其是主席及行政總裁）之委任或連任及繼任計劃向董事會提出建議。

2020年已完成的工作

年內提名委員會舉行了兩次會議，加上電郵溝通方式，其工作包括以下項目：

- 審視董事會的架構、人數及組成；
- 審視董事會的繼任計劃並更新獨立非執行董事續任計劃；
- 審視董事會於現時疫情及旅遊限制中的運作情況；
- 向董事會建議委任莊偉林先生為新獨立非執行董事；及
- 物色行政總裁一職的合適人選以及甄選並向董事會推薦委任Martin Fruergaard先生為新任行政總裁及執行董事。

執行委員會

成員名單

主席：行政總裁

成員：董事會主席、首席財務總監及兩名高級行政人員

主要職責

1. 按照董事會批准的準則物色及簽訂交易。
2. 物色及簽訂貨船買賣交易。
3. 物色及簽訂為期超過五年的長期租賃貨船合約及貨運合約。
4. 物色及簽訂為期超過五年的購買燃料實貨合約及燃料掉期合約。
5. 物色及簽訂金額超過5,000,000美元的非貨船海上固定資產交易的合約。
6. 作出融資決定及提供相關擔保。
7. 行使股東已通過的限額及根據董事會所設定的準則發行新股份或購回股份的一般授權。

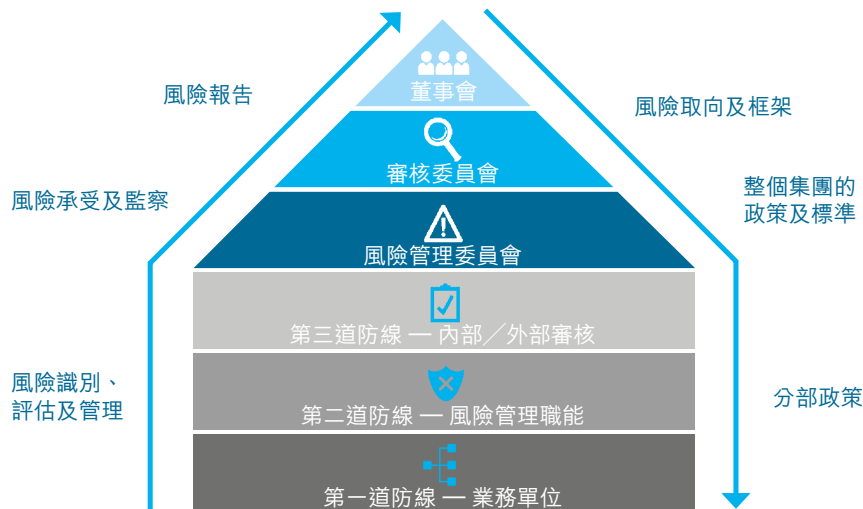
2020年已完成的工作

執行委員會已根據管理層所提交的詳盡分析通過及簽署多項業務事項，其工作包括以下項目：

- 公布發行新股份以履行向若干員工授出有限制股份獎勵；
- 訂立循環信用借貸合計81,000,000美元；
- 以現金收購四艘二手超大靈便型乾散貨船，總代價為67,000,000美元，並作出相關公布；
- 出售四艘較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船；
- 作出委任莊偉林先生為獨立非執行董事的公布，自2020年11月2日起生效；
- 於2020年4月作出有關本集團於2025年到期的可換股債券轉換價的調整及相關公布；及
- 作出2020年股東週年大會的進一步預防措施的公布。

風險管理及內部監控

本集團的風險管治架構乃根據「三道防線」模式而訂定，並由董事會及審核委員會監督及指引。



框架

風險管理及內部監控系統旨在協助本集團實現長遠願景及使命以及業務的可持續性。藉著識別和評估本集團所面對的風險，並制定相關的監控措施，從而維護我們的業務、持份者、資產及資本。我們相信各業務之風險管理及內部監控系統能提升長遠的股東價值。本集團所面對之風險與策略有直接關聯。

董事會審視風險管理及內部監控系統的設計、實施及監察。該等系統旨在管理而非消除風險以達成業務目標，而且只能就不會有重大的失實陳述或損失作出合理而非絕對的保證。風險管理委員會每年檢討該等系統的有效性，並透過審核委員會向董事會報告。詳盡的風險識別及管理則主要由有關業務單位負責。

風險管理委員會負責加強本集團的風險管理文化，確保風險管理架構能全面配合業務及市場的發展，管理內部審核職能，並向審核委員會匯報。該委員會定期檢討風險評估和風險報告的完整性、準確性及監控措施的恰當性。

作為第一道防線，個別業務單位會識別其營運風險並訂定及實施相關管控。有關工作由分部主管及相關經理監察及評估，並由風險管理委員會監督作為第二道防線。作為第三道防線，本公司定期進行內部/外部審核，然後向審核委員會匯報有關結果，以確保企業的風險管理安排及架構是合適和有效。

本集團已設立一個符合COSO (the Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission) 企業風險管理綜合框架的風險管理及內部監控架構，其包括下列五部分：

■ 管治及文化

本集團已加強企業風險管理文化，包括道德價值觀、理想行為及風險取向。本集團已建立完善的組織架構，授予各業務單位在總部管理層或執行董事所設定之限制內，經營不同業務職能之權力，以達致本集團的策略及業務目標。

■ 訂立策略及目標

董事會定期開會討論及通過個別管理層所制訂之業務策略、計劃及預算。董事會在制訂策略時會考慮業務情況及風險影響，以確保能配合、支持及整合所確立的願景和使命。

■ 績效

本集團根據風險的可能性及影響程度，識別、評估及優先處理與本集團最為關鍵之風險。根據風險評估，本集團訂定緩解計劃或監控提升，並由個別業務單位實施，以及由風險管理委員會每年向董事會匯報此程序的績效。

■ 審視及修訂

為面對風險的變化，本集團持續審視風險框架，致力提高企業風險管理。

■ 資訊、傳訊及報告

本集團鼓勵公司上下互相收集、交流與分享內部及外部的各種訊息，設立並定期升級資訊系統、渠道及報告工具以支援集團內的企業風險管理通訊。

風險管理委員會

成員名單

主席：Mats H. Berglund

成員：首席財務總監、貨船租賃總監、風險管理總監、風險及內部審核經理

主要職責

1. 加強本集團的風險管理文化。
2. 協助識別本集團之重大風險。
3. 透過每年與分部主管進行評估，檢視本集團的重大風險。
4. 檢討及建議合適的內部監控措施與政策。
5. 制定內部審核計劃。
6. 管理內部監控的年度風險評估與測試。

2020年已完成的工作

風險管理委員會於年內舉行了三次會議，及就年度風險評估及內部監控檢討與測試向審核委員會作出了兩次匯報。其工作包括以下項目：

- 根據審計計劃進行審計及檢討內部監控；
- 透過網上問卷形式進行年度風險評估，並與各分部主管檢視各項風險；
- 與分部主管審視本集團的重大及新興風險；
- 向審核委員會報告有關海事及其他保險管理；
- 通過深入檢討向董事報告有關貨船買賣管理；
- 因應香港交易所已更新的《環境、社會及管治報告指引》而加強本集團的環境、社會及管治報告工作；
- 為所有岸上員工提供內部反賄賂培訓，以進一步提升集團的反貪腐文化；
- 進行業務連續性演練及網絡研討會，以模擬在重要資訊科技系統停頓時業務受阻的情況；
- 審視及評估新型冠狀病毒疫情對我們業務的影響；
- 審視及評估香港政局不穩對我們業務的影響；及
- 審視及評估美國與香港之間暫緩船運入息的雙重課稅寬免的潛在影響。

風險及內部監控年度評估

為提高本集團內部監控之設計及有效性，我們每年由高級職員以網上問卷形式進行風險評估調查。所有新增和更新的風險及其相關監控程序，以及對風險管理之意見，經審視後載於本集團的風險記錄冊。本集團就風險的影響及有關監控程序作出評估，並與相關業務分部商討有關風險、紓緩措施及建議。

風險管理委員會定期檢討及測試本集團之風險監控程序。個別內部監控測試的頻密程度，乃根據有關風險區域之評級及本集團之策略釐定。本集團採取同儕檢討形式進行年度內部監控測試，通過委任合適的員工審核非所屬部門的特定監控措施。

評定內部監控有效性之標準，乃基於監控程序是否於整個審閱期間有效地運作及實施。我們會與相關分部部門主管及員工就有關發現及建議取得溝通，從而制定適合措施，以改進或加強監控，或糾正任何監控缺陷。

風險管理委員會定期與總部及地區辦事處的分部主管和經理開會，以了解最新的業務營運事宜和當中新興的風險，從而根據業務需求及市場變動改進或加強現有程序及監控。本集團定期向管理層及董事會報告主要業務及營運表現，此健全機制乃建構健康風險管理系統的要素。

本集團亦進行客戶及投資者意見的年度調查，從中所得到的意見用以進一步提高我們的服務水平、投資者關係和企業管治常規的質量。

[第24頁
業務簡介](#)

[第58頁
投資者關係
意見調查](#)



風險管理及內部監控系統之有效性

審核委員會定期評估隨著本集團發展的風險管理及內部監控系統之有效性。就此，風險管理委員會每年向審核委員會匯報至少兩次。風險管理及內部監控系統對本集團實現業務目標實屬關鍵。審核委員會每年檢討管理層對該等系統的設計、實施及監察、年度風險評估及內部監控測試之發現、建議及後續程序，以及本集團的風險記錄冊及管理層對本集團風險管理及內部監控系統有效性之確認，並每年向董事會作出報告。

就截至2020年12月31日止年度，董事會在管理層的確認下，認為風險管理及內部監控系統均有效及充足，並無發現重大事宜。

可持續發展管理

本集團之業務須善用不同資源和關係以創造價值，同時間亦對有關資源和關係造成影響。其營運對環境、其持份者和社會帶來影響，亦關係到其業務的長遠可持續發展。

本集團對可持續發展的積極取態植根於本身的文化當中，並在政策和制度的規管下，融入日常業務行為和營運實踐中。本集團相信，其採取的眾多履行責任的行動一本集團對可持續發展的承諾一使本集團擁有更強大的競爭力，並提升本身的財務表現、聲譽以及旗下業務的長遠發展和未來價值。

環境、社會及管治指標更廣泛地獲持份者用以分析企業的環境、健康和安全、社區和道德影響以及可持續發展實踐。

可持續發展管治

董事會負責（其中包括）制定本集團的長遠企業策略和總體政策。在訂定本集團的標準時，其考慮業務的需要和要求、其持份者、企業管治守則和聯交所證券上市規則所包含的環境、社會及管治報告指引。

因此，董事會對本集團的可持續發展策略和報告負有整體責任，並參與其中，包括識別、評估和管理環境、社會及管治相關風險，並確保建立適當而有效的環境、社會及管治風險管理和內部控制制度。管理層向董事會確認這些系統的成效。董事會亦會根據環境、社會及管治相關目標和指標審視所取得的進展。

董事會委任審核委員會（現由五名獨立非執行董事組成）承擔更多具體責任，以檢討本集團的可持續發展舉措的成效，並檢討可持續發展管理委員會（「可持續發展管理委員會」）的工作。

可持續發展管理委員會已於2020年成立

本集團的可持續發展管理委員會已於2020年成立，由行政總裁、首席財務總監及六名來自不同職能部門的高級管理人員組成。其每年至少向審核委員會匯報兩次，負責檢討、評估及提升本集團的可持續發展政策、策略及表現，並確保本集團完全符合環境、社會及管治要求。此方法肯定並促進本集團對可持續發展的承諾，並確保具有不同背景和專業知識的成員均能參與其中，以取得有意義的成果。

2020年，可持續發展管理委員會召開了三次會議，並向審核委員會匯報年內的工作。

日常執行

可持續發展舉措和可持續發展業務實踐的日常執行工作由整個業務的管理人員負責，其中最主要的是船隊管理總監（由其高級管理人員提供支援，涵蓋技術營運、船隊人員和風險、安全與保安）、商業營運總監以及人力資源及行政總監。

可持續發展管理委員會

成員名單

主席：首席財務總監

成員：行政總裁、貨船租賃總監、營運總監、船隊管理總監、集團人力資源和行政總監、企業事務總監、風險總監、風險管理經理。

主要職責

1. 監督並執行本集團的可持續發展策略。
2. 審視並確保適當披露和遵守香港聯交所的《環境、社會及管治指引》。
3. 審視環境、社會及管治風險的年度重大性評估。
4. 審視內部程序和系統，以維護和得出適當和準確的關鍵績效指標數據。
5. 向董事會提交並定期匯報可持續發展表現。
6. 提出提升可持續發展策略和實踐的建議。

2020年已完成的工作

可持續發展管理委員會於年內舉行了三次會議，並已向審核委員會匯報本集團的可持續發展計劃和表現。其進行了之工作包括：

- 參照本公司的策略和行業相關性，審查和討論環境、社會及管治主題和風險的重要性評估；
- 審視建議的環保關鍵績效指標目標及達到目標的步驟，並建議董事會批准；
- 審視和評估航運業的碳補償機會；
- 審視及建議更佳的供應鏈環境、社會及管治管理舉措；及
- 審視可持續發展管理委員會的職權範圍。

可持續發展報告第12頁
可持續發展管治



遵守環境、社會及管治指引

在編製可持續發展報告時，本集團已遵循聯交所上市規則附錄二十七所載的《環境、社會及管治報告指引》，並參考了其他國際可持續發展報告準則。我們密切注視可持續發展和可持續發展報告領域的發展和趨勢，以因應不斷變化的業務和監管要求，更好地滿足持份者的期望。

2030年環境關鍵績效指標目標

於2020年，為支持本集團的長遠可持續發展策略，並盡早符合《環境、社會及管治指引》的新規定，可持續發展管理委員會實施了經董事會批准的環境關鍵績效指標目標，詳情可參閱太平洋航運的可持續發展報告。載列和披露這些目標是本集團改進環境、社會及管治表現以及旗下業務的整體可持續發展前景之關鍵。

可持續發展報告第13頁
2030年環境關鍵績效指標目標



處理內幕消息

本集團採納程序及內部監控措施處理及發布內幕消息。

- 處理事務時我們會充分考慮上市規則項下之披露規定及證券及期貨事務監察委員會頒布的「內幕消息披露指引」。
- 本集團的公司通訊政策管理本公司與第三方的通訊，特別是回應外界對本集團事務查詢的程序，使特定人員獲得有關授權。
- 透過財務報告、公布及其網站等途徑，向公眾廣泛及非獨家地披露資料，以實施及披露其公平披露政策。
- 已在其操守守則內訂明嚴禁未經授權使用機密或內幕消息。

董事－薪酬及股份擁有權

有關董事的薪酬及股份擁有權詳情載於本年報之「薪酬報告」及「董事會報告」。

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，董事於年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，除一名高級經理於收到本公司書面批准前在非禁止交易期間買賣本公司證券外，所有曾獲通知及提供買賣規則的高級經理及職員，於年內已全面遵守買賣規則所載列的規定標準。該名高級經理已接獲一封說明違反有關買賣規則的嚴重性的函件，並獲提醒必須於有關買賣可進行前取得事先書面批准。

核數師酬金

已付本集團外聘核數師有關其於截至2020年12月31日止年度提供服務的酬金如下：

核數	非核數	千美元 總計
762	61	823

我們的股東

有關股東類別及股權之詳情可參閱本年報第59頁。

第59頁
投資者關係
股權架構



股東通訊政策

本公司已制訂股東通訊政策，以便股東行使知情權及促進股東及投資大眾與本公司積極交流。董事會負責定期審閱股東通訊政策，以確保政策發揮其效能。政策詳情可登入本公司網站閱覽。

www.pacificbasin.com
可持續發展 > 企業管治



股東大會

於報告年度內，本公司舉行了一次股東大會。

股東週年大會於2020年4月8日舉行，會上通過及批准以下決議案：

- 省覽及採納截至2019年12月31日止年度的經審核財務報表以及董事會與核數師報告；
- 宣派截至2019年12月31日止年度末期股息每股2.1港仙。
- 重選董事；
- 授權董事會釐定董事薪酬；
- 續聘羅兵咸永道會計師事務所為截至2020年12月31日止年度的核數師，並授權董事會釐定其薪酬；
- 授出發行股份的一般授權；及
- 授出購回股份的一般授權。

所有於股東週年大會上提交的決議案均以投票表決方式通過。

www.pacificbasin.com

投資者 > 最新消息：委任代表表格
傳媒 > 常見問題：股東週年大會及股東的問題



公眾持股量

於本年報日期，根據本公司可公開獲得之資料及就董事所知，公眾持有本公司約98.35%的已發行股本。

股東權利

下列每項程序均遵守本公司章程附則、百慕達1981年公司法及適用法律及法規。

1. 股東於股東大會上提出議案的程序，但不包括提名人士參選董事之議案

- (i)於股東大會上持有不少於二十分之一全體股東投票權的股東；或(ii)不少於100名股東，可向本公司提交於公司股東週年大會（「股東週年大會」）上動議決議案的書面要求；或就於特定股東大會提呈的任何決議案所述事項或將予處理的事務以不超過1,000字的書面陳述。
- 如屬要求發出決議案通知的要求，由提呈議案的股東簽署之書面要求／陳述須於股東週年大會不少於六個星期前寄予本公司註冊辦事處*及其主要辦事處*，註明公司秘書為收件人，或如屬其他要求，須於股東大會不少於一個星期前送達。
- 倘書面要求適當，公司秘書將要求董事會(i)把該決議案納入股東週年大會議程；或(ii)就股東大會發布該書面陳述。惟有關股東需已存入一筆董事會認為足以應付本公司為落實有關要求之費用的合理的款項。

2. 股東提名人士參選董事的程序

- 合資格出席並有權在處理董事委任／選舉而召開的股東大會上投票的股東可寄發書面通知予本公司主要辦事處*，註明公司秘書為收件人，提名一位人士（該股東除外）於該大會上參選董事。
- 書面通知須由相關股東簽署，並根據上市規則要求陳述提議參選董事人士的全名及履歷詳情，以及該名人士表明參選意願並已簽署的書面通知寄予本公司主要辦事處*，註明公司秘書為收件人。
- 遞交有關書面通知的期限由寄發股東大會通告日開始，並於不遲於相關股東大會日期前7日結束。倘股東大會召開前少於15個營業日才收到有關通告，本公司或會適當地考慮押後股東大會。

3. 股東召開股東特別大會的程序（「股東特別大會」）

- 持有不少於本公司已繳足股本十分之一及有權於股東大會上投票的股東，可向本公司遞交已簽署之書面通知要求董事會召開特別股東大會以處理指明事務，並說明該股東大會之目的及寄予本公司註冊辦事處*及主要辦事處*，註明公司秘書為收件人。而有關大會須於收到上述要求後兩個月內舉行。
- 倘要求適當，本公司秘書將要求董事會根據適用之法律及法規要求召開股東特別大會。

倘對上述內容有任何疑問，請以書面形式寄予主要辦事處*或發電子郵件至companysecretary@pacificbasin.com向公司秘書提出。

2021年擬訂財務日誌

2月25日	2020年全年業績公布
3月12日	2020年報
4月13日	2021年第一季度交易活動最新公告
4月12日至15日	暫停辦理股份過戶登記手續以釐定出席股東週年大會及於會上投票之資格
4月15日	股東週年大會
7月29日	2021年中期業績公布
10月13日	2021年第三季度交易活動最新公告

第104頁

公司資料

* 註冊辦事處及主要辦事處請參閱第104頁



董事



1
唐寶麟
主席

8
Stanley H. Ryan
獨立非執行董事

6
Alasdair G. Morrison
獨立非執行董事

10
莊偉林
獨立非執行董事

3
Peter Schulz
首席財務總監

2
Mats H. Berglund
行政總裁

4
Patrick B. Paul
獨立非執行董事

7
Irene Waage Basili
獨立非執行董事

5
Robert C. Nicholson
獨立非執行董事

9
Kirsi K. Tikka
獨立非執行董事

董事會由十名董事組成，他們互補的專業知識，負責任的投資及管理方案之共同承諾，充分地為我們多元化的股東及其他持份者帶來最佳利益

執行董事

1 唐寶麟 (65歲)
主席

唐先生於2006年加入太平洋航運董事會出任獨立非執行董事，並於2008年獲委任為主席及執行董事。此前，他於太古集團效力30年，曾擔任多個高級管理職位。他曾出任太古於香港上市的太古股份有限公司、國泰航空有限公司及香港飛機工程有限公司之主席，並於2011年2月至2017年10月期間在早前於倫敦交易所另類投資市場上市之Greka Drilling Limited及於2006年7月至2018年7月期間於倫敦上市的G3 Exploration Limited擔任非執行董事。

學歷及資格：

畢業於劍橋大學，持有經濟學文學碩士學位

任期：

於2006年5月獲委任為獨立非執行董事

於2008年1月獲委任為主席，並於同年7月獲委任為執行董事

本屆任期將於2023年股東週年大會屆滿

外部委任：

於香港上市的九龍倉集團有限公司擔任獨立非執行董事

委員會成員資格：

執行委員會

2 Mats H. Berglund (58歲)
行政總裁

Berglund先生於2012年加入太平洋航運，出任行政總裁。此前，他於1986年至2005年任職於瑞典家族式經營集團Stena，在集團於瑞典及美國的多個航運業務部門擔任管理和領導職位，包括擔任Stena Line之集團總監、Concordia Maritime及StenTex（一間Stena與Texaco組成的合營公司）之副總裁及財務總監、StenTex之總裁、以及Stena Rederi AB（所有有關Stena航運業務的母公司）的副總裁及總裁。

從2005年至2011年，他擔任紐約上市公司Overseas Shipholding Group原油運輸部門單位之高級副總裁及主管。於2011年3月至2012年5月期間，他於Chemoil Energy（一間於新加坡上市的全球船用燃油產品交易所）擔任財務總監及營運總監。

學歷及資格：

畢業於哥德堡大學商學院，持有經濟師（Civilekonom）學位

2000年哈佛商學院高級管理專業課程

任期：

於2012年6月獲委任為執行董事

本屆任期將於2021年股東週年大會屆滿

外部委任：

香港船東會執行委員會成員

於紐約上市的Ardmore Shipping Corporation擔任獨立非執行董事

委員會成員資格：

執行委員會主席

3 Peter Schulz (48歲)
獨立非執行董事

Schulz先生於2017年8月加入太平洋航運，出任本集團首席財務總監。他負責本集團的財務及會計、投資者關係、企業管治及合規事務。他擁有銀行業背景，並自1996年至2012年在斯德哥爾摩、倫敦及香港出任不同的併購和企業融資職位，曾於SEB、Dresdner Kleinwort、荷蘭銀行／蘇格蘭皇家銀行及加拿大皇家銀行任職。Schulz先生於加入太平洋航運之前的職位為於新加坡的成品油船公司BW Pacific Limited擔任財務總監。

學歷及資格：

畢業於斯德哥爾摩經濟學院，並取得經濟學和工商管理碩士學位

Erasmus大學鹿特丹管理學院的國際營銷和國際商務

任期：

於2018年7月30日獲委任為執行董事

本屆任期將於2022年股東週年大會屆滿

外部委任：

無

委員會成員資格：

執行委員會

獨立非執行董事

4 Patrick B. Paul (73歲)
獨立非執行董事

Paul先生曾於羅兵咸永道會計師事務所任職33年，期間在香港擔任多個高級管理層職位，包括任職主席及高級合夥人達七年。

學歷及資格：

畢業於牛津大學，持有文學碩士學位

英格蘭及威爾斯特許會計師公會資深會員

任期：

於2004年3月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2021年股東週年大會屆滿

外部委任：

於香港上市的德昌電機控股有限公司及香港上海大酒店有限公司擔任獨立非執行董事

委員會成員資格：

審核委員會主席

薪酬委員會及提名委員會

8 Stanley H. Ryan (59歲)
獨立非執行董事

Ryan先生曾於Cargill, Inc.服務25年，於全球的行政及一般管理層擔任Cargill油籽業務以及委內瑞拉及巴西精煉油業務的總經理。他為Cargill北美調味品、醬料及食用油業務的總裁，以及Cargill於歐洲的精煉油業務及於澳大利亞的食品配料業務之董事總經理。Ryan先生擔任Cargill農產品供應鏈業務的全球聯席領導及其全球企業中心的成員。他於2014年10月至2016年6月期間擔任Eagle Bulk Shipping Inc.之獨立董事，並於2015年3月至9月擔任Eagle Bulk之臨時行政總裁。

學歷及資格：

畢業於聖母院大學，持有經濟學及電腦應用學士學位

畢業於芝加哥大學，持有工商管理碩士及國際關係文學碩士學位

任期：

於2016年7月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2022年屆滿

外部委任：

於西雅圖Darigold, Inc.擔任行政總裁及主席

於麥肯錫擔任高級顧問

委員會成員資格：

薪酬及提名委員會

5 Robert C. Nicholson (65歲)
獨立非執行董事

Nicholson先生曾任齊伯禮律師行的高級合夥人，期間成立企業及商務部。他其後出任電訊盈科有限公司董事會之高級顧問。他於2003年6月加入香港上市的第一太平有限公司董事會，並於同年11月至2018年12月期間擔任執行董事。他亦曾於第一太平的附屬公司、聯營公司及聯屬公司出任董事，包括Philex Mining Corporation、Metro Pacific Investments Corporation及PXP Energy Corporation，及曾於印尼上市的PT Indofood Sukses Makmur Tbk擔任專員。他曾於香港上市利福地產發展有限公司擔任獨立非執行董事。

學歷及資格：

畢業於肯特大學

持有英格蘭及威爾斯及香港的律師資格

任期：

於2004年3月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2022年股東週年大會屆滿

外部委任：

無

委員會成員資格：

薪酬委員會及提名委員會主席

審核委員會

9 Kirsi K. Tikka (64歲)
獨立非執行董事

Tikka博士於2001年9月至2019年期間於American Bureau of Shipping (「ABS」)任職18年，最初出任副經理(工程)，其後擔任各類專門及領導職務，包括全球技術的業務發展及特殊項目副經理(2005年至2011年)；全球業務部的副經理及總工程師(2011年至2012年)；ABS歐洲的總經理兼營運總監(2012年至2016年)；全球海事部的執行副總經理(2016年至2018年)；及執行副總經理兼高級海事顧問(2018年至2019年)。未加入ABS前，Tikka博士於紐約的Webb Institute擔任船舶工程教授(1996年至2001年)，亦曾出任Wartsila Shipyards及Chevron Shipping的船舶工程師、營運規劃及分析師。

學歷及資格：

畢業於柏克萊加州大學，持有船舶工程與離岸工程博士學位

赫爾辛基理工大學機械工程、固體力學及船舶工程碩士學位

哈佛商學院管理發展行政人員培訓課程

任期：

於2019年9月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2022年9月屆滿

外部委任：

紐約上市公司Ardmore Shipping Corporation之獨立非執行董事

委員會成員資格：

審核委員會

6 Alasdair G. Morrison (72歲)
獨立非執行董事

Morrison先生曾任職怡和集團28年，並擔任多個高級職位，包括集團董事總經理。其後，他加入摩根士丹利，先後擔任摩根士丹利添惠亞洲之董事總經理及主席，以及摩根士丹利亞洲之主席兼行政總裁。Morrison先生曾擔任花旗集團亞太區高級顧問五年至2015年1月，並於2010年7月至2018年5月期間擔任於香港上市的香港鐵路有限公司之獨立非執行董事，及於2008年1月至2020年9月期間擔任Trans Maldivian Airways之主席及董事。

學歷及資格：

畢業於劍橋大學，持有文學碩士學位

哈佛大學商學院管理發展課程

任期：

於2008年1月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2021年股東週年大會屆滿

外部委任：

Bain Capital Asia之高級顧問

委員會成員資格：

審核委員會

10 莊偉林 (62歲)
獨立非執行董事

莊偉林先生曾於西敏證券擔任高級管理職位及曾任摩根士丹利添惠亞洲有限公司的董事總經理兼基礎設施及營運風險主管，其後於2007年加入Search Investment Group，並於2012年至2018年成為其高級董事總經理。莊偉林先生自2008年起擔任香港交易及結算有限公司(「香港交易所」)的獨立非執行董事，現為其董事會風險委員會主席及各董事會常務、稽核、企業社會責任、薪酬以及風險管理委員會成員。

學歷及資格：

英國Heriot-Watt University：文學士學位

蘇格蘭特許會計師公會的會員

英國特許證券及投資協會的資深會士

香港證券及投資學會的傑出資深會員

香港管理專業學會的會員

任期：

於2020年11月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2023年11月屆滿，須於2021年股東週年大會重選

外部委任：

香港上市公司香港交易所及納斯達克指數上市公司Provident Acquisition Corp.的獨立非執行董事

UK Tote Group Limited的非執行主席

委員會成員資格：

審核委員會

7 Irene Waage Basil (53歲)
獨立非執行董事

Basil女士曾在航運業包括Western Bulk Carriers Holding ASA擔任多個管理職務。她自1999年至2007年於Wallenius Wilhelmsen Logistics任職，首先出任合約及策略經理，其後於2004年出任商務總監。從2007年至2011年，Basil女士於Petroleum Geo Services收購她當時就任行政總裁的Arrow Seismic ASA後出任海運業務部副總裁，負責海事策略相關項目。她亦由2008年至2014年於Odfjell SE擔任董事、於2011年3月至2017年4月期間擔任GC Rieber Shipping之行政總裁、於2011年5月至2019年5月期間擔任Kongsberg Gruppen ASA董事兼副主席以及於2016年5月至2020年5月期間擔任Wilh. Wilhelmsen Holding ASA之董事(所有公司均於奧斯陸證券交易所上市)。

學歷及資格：

畢業於波士頓大學，持有工商管理學士學位

任期：

於2014年5月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期於2023年股東週年大會屆滿

外部委任：

Shearwater Geoservices之行政總裁

委員會成員資格：

薪酬及提名委員會

薪酬報告

引言

本集團全體員工（包括執行董事及非執行董事）的薪酬政策及金額載列於本薪酬報告。第51至52頁的資料包括薪酬報告的經審核部分，並屬於本集團財務報表的主體部分。本集團於2020年12月31日聘用合共343名（2019年：345名）岸上員工及於年內聘用逾4,100名（2019年：3,900名）海員。

本集團的薪酬政策

董事會透過薪酬委員會，致力吸引及保留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（包括花紅），以向員工作出與股東利益一致的表現獎勵。

在考慮是否作出薪酬調整及發放年終花紅時，董事會會考慮多項相關因素，如參考當時市況、當地市場慣例、同類公司支付的薪金、本公司現有僱員的薪金水平、職責及職務範圍，特別是僱員的個別表現及市場對其技能的需求。航運業務是一個具高度週期性的行業，採取直接的財務基準釐定薪金的調整及花紅，可能會產生意義不大及難以預測的結果，因此是不恰當的做法。董事會在這方面致力於上述所有因素上取得平衡。

以有限制股份獎勵形式的酌情股權獎勵乃透過本公司的股份獎勵計劃提供，該計劃旨在提供執行董事及其他僱員一項與創造股東價值一致的長期性獎勵，作為對他們為本集團所作出的貢獻的鼓勵或獎勵。每年授出的股份獎勵數目乃根據個別合資格參與者的表現、職務及責任，並須由薪酬委員會批准。

本集團主要的退休福利計劃為根據《強制性公積金計劃條例》安排所有按《香港僱傭條例》聘用的僱員參與的強制性公積金計劃，此乃一項界定供款計劃。其他地區則提供符合當地法規的退休金供款。薪酬的主要元素載列如下：

薪酬的主要元素	執行董事及全體員工	非執行董事
固定基本薪金	於評核薪金時會考慮當時市況及當地市場慣例，以及個別員工的職務、職責、經驗、責任及工作表現。薪金每年予以檢討	無
年度酌情現金花紅	酌情現金花紅乃根據個別員工及本集團的整體表現釐定。執行董事及若干高薪員工的花紅由薪酬委員會評核，而所有其他員工的花紅則由行政總裁評核。執行董事及其他員工的花紅一般不會超過其12個月的薪金	無
長期性股權獎勵	股份獎勵乃根據合資格參與者的表現、職務及責任釐定。獎勵一般於三年間每年歸屬。薪酬委員會每年會考慮應否向現有獎勵承受人授出新獎勵以維持獎勵期，因此而授出之新獎勵將於第三年完結時歸屬	無
退休福利	符合地方法例及市場慣例	無
固定年度董事袍金	無	符合市場慣例

截至2020年及2019年止年度的薪酬 

2020年12月31日止年度	董事袍金 千美元	薪金 千美元	花紅 千美元	退休金 千美元	應付總額 千美元	以股權 支付的補償 千美元	應付及 已計入財務 報表的總額 千美元
執行董事							
唐寶麟	-	395	33	2	430	260	690
Mats H. Berglund	-	1,096	115	2	1,213	606	1,819
Peter Schulz	-	533	66	2	601	311	912
	-	2,024	214	6	2,244	1,177	3,421
獨立非執行董事							
Patrick B. Paul	116	-	-	-	116	-	116
Robert C. Nicholson	109	-	-	-	109	-	109
Alasdair G. Morrison	103	-	-	-	103	-	103
Irene Waage Basili	103	-	-	-	103	-	103
Stanley H. Ryan	103	-	-	-	103	-	103
Kirsi Kyllikki Tikka	103	-	-	-	103	-	103
莊偉林 ¹	17	-	-	-	17	-	17
Daniel R. Bradshaw ²	28	-	-	-	28	-	28
	682	-	-	-	682	-	682
董事薪酬總額	682	2,024	214	6	2,926	1,177	4,103
其他僱員	-	143,143⁴	5,293	3,158	151,594	4,404	155,998
薪酬總額	682	145,167	5,507	3,164	154,520	5,581	160,101

2019年12月31日止年度	董事袍金 千美元	薪金 千美元	花紅 千美元	退休金 千美元	應付總額 千美元	以股權 支付的補償 千美元	應付及 已計入財務 報表的總額 千美元
執行董事							
唐寶麟	-	391	50	2	443	259	702
Mats H. Berglund	-	1,088	260	2	1,350	598	1,948
Peter Schulz	-	517	190	2	709	340	1,049
	-	1,996	500	6	2,502	1,197	3,699
獨立非執行董事							
Patrick B. Paul	113	-	-	-	113	-	113
Robert C. Nicholson	106	-	-	-	106	-	106
Alasdair G. Morrison	100	-	-	-	100	-	100
Daniel R. Bradshaw	100	-	-	-	100	-	100
Irene Waage Basili	100	-	-	-	100	-	100
Stanley H. Ryan	100	-	-	-	100	-	100
Kirsi Kyllikki Tikka ³	27	-	-	-	27	-	27
	646	-	-	-	646	-	646
董事薪酬總額	646	1,996	500	6	3,148	1,197	4,345
其他僱員	-	135,732⁴	5,654	3,001	144,387	4,641	149,028
薪酬總額	646	137,728	6,154	3,007	147,535	5,838	153,373

附註：

(1) 莊偉林先生於2020年11月2日獲委任為獨立非執行董事。

(2) Bradshaw先生於2020年4月8日退任獨立非執行董事。

(3) Tikka博士於2019年9月2日獲委任為獨立非執行董事。

(4) 其他僱員薪金包括船員薪金及其他相關開支為109,500,000美元（2019年：104,500,000美元），並歸類為損益表中的服務開支。

於2020年度，本集團五名最高薪酬人士為三名執行董事及兩名僱員（2019年：兩名執行董事及三名僱員）。該等並非執行董事的最高薪酬人士的酬金及酬金範圍載列如下。

	2020年 千美元	2019年 千美元	酬金範圍	2020年	2019年
薪金	732	1,008	5,000,001港元至5,500,000港元	1	0
花紅	171	353	5,500,001港元至6,000,000港元	1	1
退休金	133	199	6,000,001港元至6,500,000港元	0	2
應付總額	1,036	1,560			
以股權支付的補償	350	731			
應付及已計入財務報表的總額	1,386	2,291			

年內，本集團並無向董事支付酬金作為吸引或獎勵他們加盟本集團。並無董事於年內放棄或同意放棄任何酬金。

僱員福利的會計政策

花紅

當有合約責任或因過往做法產生推定責任時，本集團就花紅確認負債及開支。

退休福利責任

強制性公積金計劃

本集團根據《強制性公積金計劃條例》安排所有按《香港僱傭條例》聘用的僱員參與強制性公積金計劃（「強積金計劃」）。強積金計劃乃一項界定供款計劃，其資產由獨立信託管理基金持有。

根據強積金計劃，僱主及僱員均須定期按僱員有關收入的5%作出強制性供款，有關收入每月上限為30,000港元。本集團亦作出額外自願供款。本集團的供款於產生時列作開支。若僱員於僱主自願供款全數歸屬前退出計劃，被沒收的供款將用作扣減本集團的應付供款。

其他界定供款計劃

本集團在香港以外地區亦設有多項根據當地法定要求的界定供款退休計劃。該等計劃的資產一般由獨立管理基金持有，一般由僱員及集團旗下有關公司作出供款。本集團對界定供款退休計劃的供款於產生時列作開支，而僱員於其僱主供款全數歸屬前退出計劃而被沒收的供款，將用作扣減本集團的應付供款。

以股權支付的補償

本集團設有一項以股權支付的補償計劃，該計劃以權益償付。有限制股份獎勵根據股份的公平值於損益表確認為開支，並相應計入儲備。開支總金額乃參照已授出之權益工具於授出時的公平值計算，當中不包括任何非市場歸屬條件（例如要求僱員於指定時期內仍為本集團的僱員）的影響。權益工具預期歸屬的數目考慮到非市場假設，包括對僱員於歸屬期內留職本集團的預期。開支的總金額於歸屬期內支銷。如有必要本公司會根據非市場歸屬條件，檢討其對權益工具預期歸屬的數目的估計，並於損益表內確認修訂原來估計的影響（倘有）及對權益作相應調整。

本公司向集團附屬公司的僱員授出以股權支付的補償被視為本公司對該等附屬公司的資本投入。獲得僱員服務的公平值經參考股份於授出日的公平值計量後在歸屬期內確認，作為對附屬公司投資的增加，並相應計入本公司賬目的權益中。就附屬公司而言，此公平值於損益表確認為開支，並相應計入儲備。

董事會報告

董事會謹此欣然提呈截至2020年12月31日止年度的董事會報告連同本公司及其附屬公司(統稱為「本集團」)的經審核財務報表。

主要業務、營運分析、業務回顧及財務概要

本公司的主要業務為投資控股，其主要附屬公司(詳情載於財務報表附註32)從事擁有及國際性營運現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船。此外，本集團透過其財務部門的活動對本集團的現金及存款進行管理及投資。

本集團截至2020年12月31日止年度的業務回顧載於本年報第1至第19頁。本集團過去五個財政年度的業績、資產及負債概要載於本年報「本集團財務概要」一節。截至2020年12月31日止年度，本集團在可持續發展方面所作出努力之簡介載於本年報「可持續發展摘要」一節，並有一份全面的2020年可持續發展報告刊載於我們的網站。

業績及分配

本集團年內的業績載於第61頁的綜合損益表。鑑於截至2020年12月31日止年度本集團錄得淨虧損，董事會建議不派發股息。

可供分派儲備

根據百慕達1981年公司法計算，本公司於2020年12月31日的可供分派儲備為9,900,000美元。

捐款／贊助

本集團於年內所作出的慈善及其他捐款及贊助為39,000美元。

股本及優先購買權

本公司的股本變動載於財務報表附註24。

於報告年度，本公司共發行74,979,762股普通股份如下，(i)合共51,793,762股股份於2020年3月在彼等兩艘貨船交付予本集團時，發行予Helmstar Shipping S.A. and Ever Bright Shipping S.A. and Keishin Kaiun Co., Ltd.，作為本公司根據於2019年9月宣布訂立的貨船收購合約交付彼等兩艘貨船後的部分代價；及(ii)23,186,000股股份已於2020年3月發行，以履行2013年股份獎勵計劃項下本公司授出的有限制獎勵。

按本公司的章程附則，本公司並無制定優先購買權條文，而百慕達法例亦無限制該等權利。

可換股債券

本集團所發行的可換股債券詳情載於財務報表附註22(b)。

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獎勵外，本公司或其任何附屬公司於年內均無購買、出售或贖回本公司任何股本或可換股債券。

2013年股份獎勵計劃(「股份獎勵計劃」)

董事會於2013年2月28日採納現行有十年有效期的股份獎勵計劃。此乃一個單項股份獎勵計劃，並不可授出認股權。

本公司可透過股份獎勵計劃授出股份獎勵或單位獎勵(「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的貢獻的鼓勵和獎勵。

最高股份數目

本公司根據股份獎勵計劃，向股份獎勵計劃受託人就履行已授出的獎勵而可能或已發行或轉讓的股份總數合共不得超過於股份獎勵計劃年期內各個財政年度首日已發行股本的10%(相當2021年1月1日的478,887,127股股份)。根據股份獎勵計劃下尚未歸屬的有限制獎勵為77,209,000股，佔2021年2月25日本公司已發行股本的1.61%。

獎勵的歸屬

獎勵一般於三年內每年歸屬。薪酬委員會每年會酌情考慮應否向現有獎勵承受人授出新獎勵以維持獎勵期，因此而授出之新獎勵將於第三年完結時歸屬。

每名合資格參與者的獎勵上限

就任何特定合資格參與者而言，於任何時候獲授予的獎勵所涉及股份最高數目，合共不得超逾於本公司有關財政年度首日的已發行股本之1%。

將發行的新股份

除為本公司之關連人士在市場上購入獎勵外，董事會可動用獲股東授予的一般授權，配發及發行用作履行已授出獎勵的股份數目（如包含新股份）。於授出任何獎勵後，本公司將盡快向聯交所申請批准該等所發行的新股份之上市及買賣。

授出有限制獎勵的程序

董事會已訂立信託契據，以委任受託人管理股份獎勵計劃下的獎勵，並設立信託以持有本公司轉讓予受託人的資產（包括現金或股份）從而履行授出獎勵。按董事會的指示，受託人將根據股份獎勵計劃的規則按上市規則所訂定的相關基準價格，向本公司認購新股份或於市場上購入現有股份。股份獎勵計劃由薪酬委員會負責管理及監察，凡向任何合資格參與者授予獎勵，須先經其審視及批准。

已授出的獎勵

截至2020年12月31日止年度，根據股份獎勵計劃授出的長期獎勵詳情以及尚未行使的獎勵的記錄及變動如下：

千股／千單位	首次獎勵日期	已獲授總數	至今已歸屬	未歸屬	未歸屬	年內已授出 ¹	已歸屬及／或失效 ²	歸屬年份		
				於2020年12月31日	於2020年1月1日			2021年	2022年	2023年
董事										
唐寶麟	2008年8月5日	11,231	(7,524)	3,707	4,048	1,249	(1,590)	1,180	1,278	1,249
Mats H. Berglund	2012年6月1日	24,322	(15,623)	8,699	9,391	2,931	(3,623)	2,768	3,000	2,931
Peter Schulz	2017年8月21日	7,982	(3,443)	4,539	4,005	1,683	(1,149)	1,168	1,688	1,683
		43,535	(26,590)	16,945	17,444	5,863	(6,362)	5,116	5,966	5,863
其他僱員				60,264	64,246	25,006	(28,988)	18,856	20,519	20,889
				77,209	81,690	30,869	(35,350)	23,972	26,485	26,752

附註：

(1) 本公司股份緊接於2020年3月3日授出29,544,000股前及緊接於2020年12月21日授出1,325,000股前的收市價分別為1.23港元及1.46港元。

(2) 29,037,000股股份已根據歸屬時間表於2020年7月歸屬。此外，3,131,000股股份因一名僱員退休而歸屬而合計3,182,000股股份因四名僱員辭職而失效。

董事

直至本年報日期之在任董事的資料如下：

	委任日期	任期
執行董事		
唐寶麟，主席	2006年5月17日	三年，直至2023年股東週年大會為止
Mats H. Berglund，行政總裁	2012年6月1日	三年，直至2021年股東週年大會為止
Peter Schulz，首席財務總監	2018年7月30日	三年，直至2022年股東週年大會為止
獨立非執行董事		
Patrick B. Paul	2004年3月25日	三年，直至2021年股東週年大會為止
Robert C. Nicholson	2004年3月25日	三年，直至2022年股東週年大會為止
Alasdair G. Morrison	2008年1月1日	三年，直至2021年股東週年大會為止
Irene Waage Basili	2014年5月1日	三年，直至2023年股東週年大會為止
Stanley H. Ryan	2016年7月5日	三年，直至2022年股東週年大會為止
Kirsi K. Tikka	2019年9月2日	三年，直至2022年9月為止
莊偉林	2020年11月2日	三年，直至2023年11月為止，須於2021年股東週年大會接受重選

附註：

根據本公司的章程附則第87(1)條，在每屆股東週年大會上，在任三分之一之董事須輪席退任，惟每名董事均須至少每三年退任一次。

年內獲董事會委任的莊偉林先生將根據本公司的章程附則第86(2)條於2021年股東週年大會上退任。此外，Mats H. Berglund、Patrick B. Paul、Alasdair G. Morrison及Stanley H. Ryan將根據本公司附則第87(1)及(2)條於2021年股東週年大會上輪值退任。所有退任董事均符合資格並願意接受股東重選連任。執行董事兼行政總裁Mats Berglund先生已於2021年1月提交正式退休通知，並將於2021年股東週年大會上接受重選連任，如獲重選連任，將於董事會留任至2021年7月30日為止。此外，公司提議Patrick Paul先生及Alasdair Morrison先生將於2022年股東週年大會結束時退任，如於2021年股東週年大會上獲重選連任。

董事服務合約

擬於應屆2021年股東週年大會上膺選連任的董事均無與本公司簽訂任何於一年內不可予以終止而毋須支付賠償（法定賠償除外）的服務合約。

董事於交易、安排及合約中的重大利益

於年終或本年度任何期間，本公司或其附屬公司概無簽訂任何與本集團的業務有關而本公司董事直接或間接擁有重大利益的重大交易、安排及合約。

董事賠償保證

根據本公司的章程附則，每名董事有權就執行其職務的期間或前後所蒙受或承受的一切損失或法律責任（按公司條例（第622章）允許的範圍），從本公司的資產及溢利中獲取賠償保證。本公司已為本集團的董事及管理人員安排適當的董事及管理人員責任保險。

董事的履歷詳情

董事的履歷詳情載於本年報「董事」一節。



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2020年12月31日，各董事及行政總裁於本公司及其相聯法團（按證券及期貨條例第XV部所賦予之涵義）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之權益及淡倉如下：

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	
					2020年12月31日	2019年12月31日
唐寶麟 ¹	8,726,000	3,955,190 ²	好倉	12,681,190	0.26%	0.22%
Mats H. Berglund ¹	22,322,000	0	好倉	22,322,000	0.47%	0.41%
Peter Schulz ¹	7,982,000	129,000 ³	好倉	8,111,000	0.17%	0.14%
Patrick B. Paul	380,000	0	好倉	380,000	少於0.01%	少於0.01%
Alasdair G. Morrison	0	1,674,380 ⁴	好倉	1,674,380	0.03%	0.00%

附註：

- 根據2013年股份獎勵計劃，已授出的有限制股份獎勵詳情已於本年報第54頁內披露。
- 分別有3,118,000股股份及另外837,190股股份以面值為250,000美元於2025年到期的可換股債券的形式由唐寶麟先生為受益人之兩項信託持有。
- 129,000股股份由Schulz先生以信託受益人之身份持有。
- 1,674,380股股份以面值為500,000美元於2025年到期的可換股債券的形式，由Morrison先生為受益人之一項信託持有。

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2020年12月31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，於本年內任何時候，本公司、其附屬公司或其相聯公司概無任何安排，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。

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2020年12月31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	
				2020年12月31日	2019年12月31日
M&G Plc	受其控制的法團的權益	好倉	347,764,000	7.26%	不適用
Pzena Investment Management, LLC	投資經理／實益擁有人	好倉	327,295,435	6.83%	不適用
Citigroup Inc. ¹	受其控制的法團的權益／核准借出代理人	好倉	286,503,011	5.98%	5.53%
		淡倉	5,465,857	0.11%	0.05%
Aggregate of Standard Life Aberdeen plc affiliated investment management entities	投資經理	好倉	244,203,500	5.10%	不適用
Invesco Asset Management Limited	投資經理	好倉	239,877,000	5.01%	不適用

附註：

(1) 由Citigroup Inc.持有的股份的好倉乃受其控制的法團的權益的身份(5,470,754股股份)及核准借出代理人(281,032,257股股份)之身份所持有。

除上文披露外，據董事在作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，於2020年12月31日，並無其他人士(除本公司董事或行政總裁外)於本公司之股份或相關股份中持有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部之條文須向本公司及聯交所披露或已記錄於本公司根據證券及期貨條例第336條須存置之登記冊之權益或淡倉。

管理合約

本公司於年內並無訂立或存有與本集團整體或任何重大業務部分有關管理及行政的合約。

主要客戶及供應商

年內，本集團售予其五大客戶的貨品及服務少於所有出售貨品及服務之30%，而向其五大供應商購買的貨品及服務少於所有購入貨品及服務之30%。

關連交易

年內，本集團並無進行任何須遵守上市規則的申報規定於本年報內作出披露的關連交易。

遵守企業管治守則

本集團全年均有全面遵守上市規則附錄十四所載之企業管治守則中所有的守則條文。請同時參閱本年報所載的企業管治報告。

審核、薪酬、提名、執行及風險管理委員會

審核、薪酬、提名、執行及風險管理委員會的詳情載於本年報的企業管治報告。

核數師

財務報表已由羅兵咸永道會計師事務所審核。該核數師任滿告退，並符合資格及願意於應屆2021年股東週年大會獲續聘。

公眾持股量

根據本公司所得的公開資料以及董事所知，於本年報日期，本公司已遵守上市規則須由公眾人士持有本公司已發行股本總額至少25%的規定。

承董事會命



莫潔婷
公司秘書

香港，2021年2月25日

投資者關係

創造股東價值

本集團致力為投資大眾及其他持份者定期提供有關太平洋航運的資訊，以讓他們能夠全面了解本集團之業務、策略及業績的資料，藉以評估本集團的投資價值

在新冠病毒疫情之下，我們須保持社交距離，但不會因此而阻礙我們與持份者溝通和互動。於2020年4月，我們舉辦網上電話會議，向分析員解釋我們更新了按期租合約對等基準的收入的報告方式。於2020年9月，我們舉辦首個網上投資者日。我們講述公司以客戶為先的業務模式、乾散貨運市場、新冠病毒疫情期間的挑戰以及我們自有貨船的商業及技術管理，並設有問答環節。該次投資者日為一次寶貴機會，讓世界各地的許多投資者得以深入了解我們的業務，並與他們在網上溝通。

年內，我們榮膺六個與投資者關係及企業管治有關的獎項，包括於區內及業界內贏得最佳投資者關係公司及最佳年報等。感謝各界就著我們採取高透明度，負責任的營商操守及向股東負責的承諾投下信任的一票。

www.pacificbasin.com
有關本集團 > 獎項



與持份者交流

本集團採取積極的態度與廣大的機構和私人投資者、媒體及其他持份者進行交流。

溝通渠道 — 我們相信積極地與持份者相互交流可提高透明度，增加我們品牌的認受性，以最終達至提高股東價值。我們通過多個渠道進行相互交流：

財務報告

- 年度及中期報告
- 網上年報
- 季度交易活動最新公告
- 業務活動簡介及新聞稿

www.pacificbasin.com/ar2020
互動網上年報及意見表格



股東會議及熱線

- 小組會議及一對一會面
- 股東熱線及電郵
電話：+852 2233 7000
電郵：ir@pacificbasin.com

投資者意見調查

我們每年透過電話訪問及網上調查，聽取投資者及分析員對集團策略、高層管理團隊、報告、企業傳訊、投資者關係及環境、社會及管治計劃的意見。

貨船參觀

當貨船停泊港口、入塢或舉行新建造貨船命名典禮時，我們會邀請分析員、銀行家投資者、傳媒及賓客登船參觀。

路演及投資者日

我們於發布業績公布及交易活動最新公告後舉行路演。於2020年9月，我們舉辦首個網上投資者日。

投資者會議

於2020年，我們曾與524名（2019年：746名）股東及投資者進行交流。

與財務分析員溝通

太平洋航運鼓勵分析員積極發表分析報告，以助投資者對本集團及其所面對的發展商機與挑戰進行評估。我們定期（尤其在公布業績後）舉行分析員日、面談及電話會議，讓分析員可與管理層進行交流。眾多主要經紀商皆對本集團的表現發表分析報告。

公司網站 — www.pacificbasin.com

本集團視企業網站為主要的營銷渠道，全面載述太平洋航運的活動及業務，備有英文及中文（繁體版和簡體版）版本，內容如下：

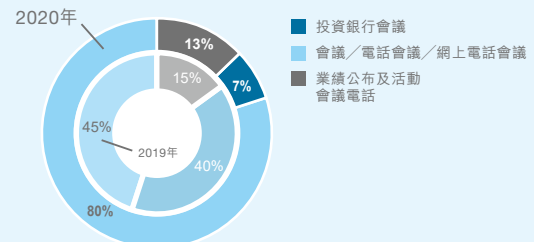
- 本集團的概況
- 船隊資料
- 策略及業務模式
- 為客戶提供的服務概覽
- 董事會成員之履歷
- 董事會轄下各委員會的職權範圍
- 管治、風險管理及可持續發展
- 財務報告及公司新聞
- 財務資料及Excel版本下載
- 傳媒資訊
- 就業機會

社交媒體溝通



Facebook、Twitter、LinkedIn、YouTube及微信
我們利用社交媒體網站發布公司新聞、短片、照片及活動消息。

投資者會議類別



www.pacificbasin.com
投資者 > 股東資料 > 分析員名單
分析員聯絡資料



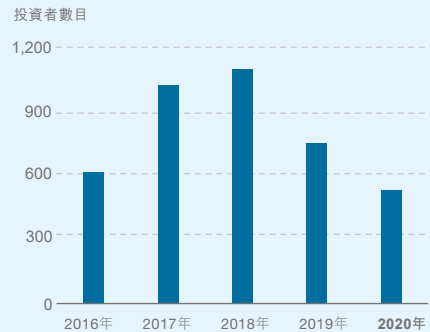
衡量投資者關係表現的關鍵績效指標 KPI

與投資者交流 — 我們的股本由不同層面的機構、私人及公司企業投資者持有，故我們認為與股東及投資者大眾接觸可加深他們對本集團業務的了解。每年跟我們會面的投資者數目是我們與投資者交流的主要評估方法。

10位分析員於2020年
跟隨太平洋航運股票
(2019年：10位)

43份有關太平洋航運的
研究報告於2020年獲發表
(2019年：50份)

跟本集團交流的投資者數目



投資者意見調查 — 我們每年透過書面、網上及深入電話會談方式進行投資者意見調查，收集投資者對我們的年報、管理團隊、投資者關係計劃、企業管治及集團策略的意見。

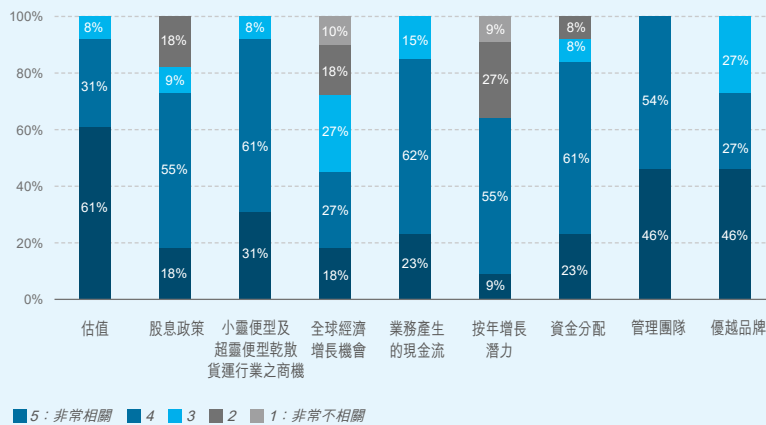
2020年的投資者意見調查顯示，所有受訪者認為太平洋航運的管理層能清楚傳達策略，且同意我們有效地傳達管理層如何處理本公司策略上面對的挑戰。我們於本年度亦詢問投資者對本公司就環境、社會及管治發展，以及董事會成員多元化的情況表達意見。

投資者於2020年的重點關注事項

- 新型冠狀病毒疫情對乾散貨運市場及船員換班事宜的影響
- 國際海事組織之2020年硫排放上限之法規及新溫室氣體排放規例對航運業的影響，及我們就該等規例的應對策略
- 市場供求平衡
- 貨運租金季節性的變動及可持續性
- 中澳貿易衝突對煤炭及乾散貨貿易的影響
- 我們的船隊擴充計劃

2020年投資者意見調查反饋：

投資於太平洋航運的主要原因



100%受訪者
認為太平洋航運管理層
清楚傳達策略

100%受訪者
同意我們有效地傳達管理層如何
處理公司策略上面對的挑戰



股份及可換股債券的資料

於2020年12月31日，本公司之已發行股份及可換股債券為：

- 4,788,871,272股每股面值0.01美元之普通股
- 175,000,000美元於2025年到期3.0%年票息的可換股債券

我們的股份為恒生分類指數系列及MSCI指數系列的成份股，同時獲納入深港通計劃下港股通的合資格股票。

第103頁
市值



2020年太平洋航運股價表現與恒生指數比較



於2025年到期的可換股債券在2020年的價格表現



淨溢利及派息率

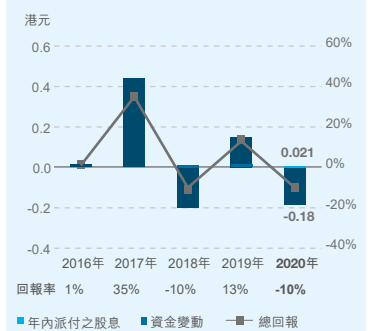


投資者回報及股息

我們旨在透過股份的升值及派發股息，於航運週期中提升股東的長期回報價值。於2020年，我們的股東總回報率為-10%。

我們的股息政策為派出不少於年度應佔淨溢利（不包括任何出售收益）的50%。

股東總回報率

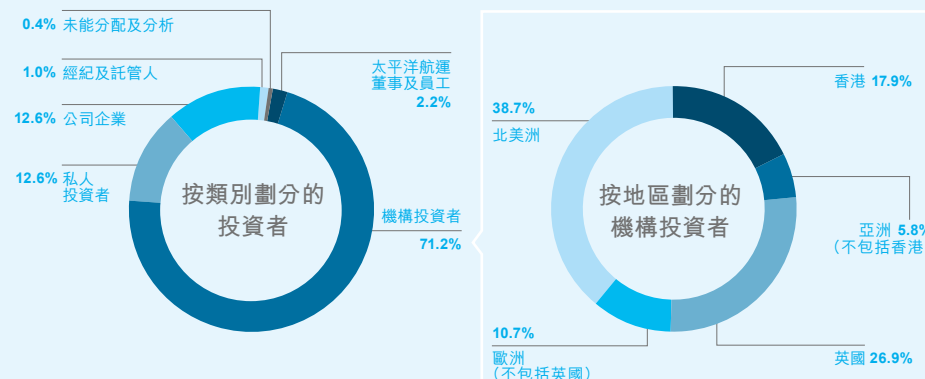


我們的股東

於2020年12月31日，納斯達克對本公司股本中約99.93%的擁有權進行分析。機構投資者仍為本公司最大股東類別，擁有近34.1億股股份，或佔我們股本71.16%。

我們於2020年12月31日可確認共有2,330名股東，但由於部分投資者是透過代名人、投資基金及託管人等單位持有本公司之股份，因此實際的股東數目應更高。每名託管人或代名人或經紀均被視為單一股東。

持股數目	股東數目	佔股東數目之百分比	總持股量	佔已發行股本之百分比
<=500	167	7.17%	4,190	0.00%
501-1,000	28	1.20%	26,216	0.00%
1,001-100,000	608	26.09%	31,212,575	0.65%
100,001-500,000	935	40.13%	215,712,614	4.50%
>=500,001	592	25.41%	4,541,915,677	94.85%
總計	2,330	100.00%	4,788,871,272	100.00%



對機構及私人投資者一視同仁

我們細心聆聽各界投資者的意見和反饋。我們的股東當中，機構投資者約佔71%，由經紀及託管人持有股份的私人或散戶投資者約佔13%。

本公司為顧及出席股東週年大會的投資者，於會上特設問答環節，讓投資者可與我們的董事會成員對話交流。

我們的業績公布以網上直播形式透過視像及電話會議進行，讓海外投資者、媒體及大眾參與簡報會並作出提問。有關語音記錄及文字檔案存載可於我們網站搜尋。

我們的債券持有人

我們的債券持有人包括廣泛的機構投資者，當中有組合基金經理、定息、互惠及股票基金持有人，以及私人投資者。

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	2020年	2019年	變動*
營業額		1,470.9	1,585.9	-7%
燃料、港口開銷及其他航程開支		(702.6)	(720.2)	+2%
按期租合約對等基準的收入	1	768.3	865.7	-11%
自有貨船開支				
營運開支	2	(174.6)	(167.4)	-4%
折舊	3	(125.3)	(127.5)	+2%
財務開支淨額	4	(33.4)	(32.2)	-4%
租賃貨船開支				
非資本化租賃貨船開支	5	(358.8)	(417.1)	+14%
資本化租賃貨船開支	5	(33.9)	(38.9)	+13%
營運表現(未計管理開支)		42.3	82.6	-49%
經調整一般及行政管理開支總額	6	(61.2)	(61.2)	0%
稅項及其他		(0.5)	(0.9)	+44%
基本(虧損)/溢利		(19.4)	20.5	>-100%
貨船減值	7	(199.6)	-	
燃料掉期合約遠期差價之平倉收益	8	8.3	-	
未變現的衍生工具收入	9	4.3	7.8	
出售貨船之虧損	10	(1.8)	(5.1)	
撥回撥備		-	1.9	
股東應佔(虧損)/溢利		(208.2)	25.1	>-100%
稅息折舊及攤銷前溢利		184.7	230.7	-20%
淨溢利率		(14%)	2%	-16%
平均股本回報率		(18%)	2%	-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。

附註

1. 按期租合約對等基準的收入總額減少11%，主要反映上半年市況轉弱。
2. 由於船員的換班費用以及存料與備料的交付開支在新型冠狀病毒疫情期間增加，總營運開支亦因此增加4%。
3. 我們的自有貨船折舊減少2%，主要由於在2020年6月對我們的小靈便型乾散貨船船隊作出的減值。
4. 財務開支淨額基本上維持不變。
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。整體租賃貨船開支主要因上半年市況轉弱而減少。
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。有關金額基本上維持不變。
7. 由於上半年貨運市場租金顯著下跌，加上市場前景不明朗，因此本集團對核心小靈便型乾散貨船船隊作出一次性非現金減值。
8. 平倉收益主要為自2018年訂立燃料掉期合約，為若干已裝配硫淨化器的超靈便型乾散貨船之部分估計燃料耗用量，鎖定低硫與高硫燃料之間的現行遠期差價。由於差價已顯著收窄，所有合約已於2020年上半年平倉以鎖定收益。
9. 未變現的衍生工具收入乃我們的常規燃料掉期合約按市值之上調。
10. 虧損乃關於出售較小型、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、燃料掉期合約遠期差價之平倉收益及未變現衍生工具收支淨額。



第61頁至98頁構成經審核財務報表

財務報表

綜合損益表

	附註	截至12月31日止年度	
		2020年 千美元	2019年 千美元
營業額	4, 15	1,470,932	1,585,900
服務開支	5, 15	(1,434,059)	(1,513,427)
毛利		36,873	72,473
貨船減值	5	(199,604)	(1,513)
間接一般及行政管理開支	5	(6,112)	(6,040)
其他收入及收益	6	1,427	1,867
其他開支	5	(2,100)	(3,585)
財務收入	7	2,979	5,716
財務開支	7	(39,657)	(42,681)
除稅前(虧損)/溢利		(206,194)	26,237
稅項支出	8	(2,034)	(1,113)
股東應佔(虧損)/溢利		(208,228)	25,124
股東應佔(虧損)/溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	10(a)	(4.45)	0.55
每股攤薄盈利	10(b)	(4.45)	0.54

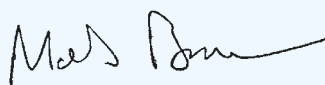
綜合全面收益表

	截至12月31日止年度	
	2020年 千美元	2019年 千美元
股東應佔(虧損)/溢利	(208,228)	25,124
其他全面收益		
可能被重新分類至損益表內的項目		
現金流量對沖		
– 公平值虧損	(5,936)	(7,010)
– 轉撥至損益表內	(1,738)	2,068
匯兌差額	805	85
股東應佔全面(虧損)/收益總額	(215,097)	20,267

綜合資產負債表

	附註	於12月31日	
		2020年 千美元	2019年 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備	11	1,665,242	1,875,352
使用權資產	12	65,778	77,835
分租應收賬款	13	—	1,915
商譽	14	25,256	25,256
衍生資產	16	4,026	1,464
應收貿易賬款及其他應收款項	17	4,947	25,487
有限制銀行存款	18	51	51
		1,765,300	2,007,360
流動資產			
存貨	19	78,095	90,381
分租應收賬款	13	1,915	6,692
衍生資產	16	15,410	2,495
應收貿易賬款及其他應收款項	17	77,898	82,714
持作出售資產	20	16,136	4,400
現金及存款	18	234,773	200,193
		424,227	386,875
資產總額		2,189,527	2,394,235
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本	24	47,490	47,039
(累計虧損)／保留溢利	25	(11,330)	208,698
其他儲備	25	1,028,349	1,020,195
權益總額		1,064,509	1,275,932
負債			
非流動負債			
借貸	22	775,149	736,101
租賃負債	23	50,089	53,770
衍生負債	16	13,564	13,090
應付貿易賬款及其他應付款項	21	895	2,123
		839,697	805,084
流動負債			
借貸	22	88,736	127,050
租賃負債	23	26,744	39,137
衍生負債	16	7,667	1,937
應付貿易賬款及其他應付款項	21	161,366	143,949
應付稅項		808	1,146
		285,321	313,219
負債總額		1,125,018	1,118,303

董事會已於2021年2月25日批准發表本財務報表。



Mats H. Berglund
董事



Peter Schulz
董事

綜合權益變動結算表

	附註	截至12月31日止年度	
		2020年 千美元	2019年 千美元
於1月1日		1,275,932	1,231,209
會計政策變動		-	(4,371)
於1月1日經重述之權益總額		1,275,932	1,226,838
股東應佔全面(虧損)/收益總額		(215,097)	20,267
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易			
以貨船代價股份發行之股份，扣除發行開支	24(a)	11,917	38,650
派付股息	9	(12,894)	(21,825)
以股權支付的補償		5,581	5,838
股份獎勵計劃受託人購入的股份	24(b)	(930)	(1,279)
於贖回及註銷可換股債券時終止確認權益部分		-	(5,678)
已發行可換股債券的權益部分		-	13,121
於12月31日		1,064,509	1,275,932

綜合現金流量表

	附註	截至12月31日止年度	
		2020年 千美元	2019年 千美元
經營業務			
經營業務產生的現金	26(a)	221,985	217,514
已付稅項		(2,372)	(487)
經營業務產生的現金淨額		219,613	217,027
投資活動			
購置物業、機器及設備		(102,031)	(183,984)
出售物業、機器及設備		3,426	9,184
添置持作出售資產		(1,397)	–
出售持作出售資產		6,717	6,276
收取分租應收賬款－本金部分	13	6,692	6,401
已收分租應收賬款利息	7	116	252
定期存款的(增加)/減少		(8,500)	12,500
已收銀行利息	7	2,863	5,464
有限制銀行存款的減少		–	7
投資活動中所用的現金淨額		(92,114)	(143,900)
融資活動			
提用銀行貸款及其他借貸	26(b)	245,852	316,676
償還銀行貸款及其他借貸	26(b)	(257,396)	(458,681)
已付借貸及其他財務開支		(31,259)	(35,696)
償還租賃負債－本金部分	23	(41,549)	(44,717)
已付租賃負債利息	7	(3,396)	(5,022)
派付股息	9	(12,894)	(21,825)
股份獎勵計劃受託人購入股份的款項	24(b)	(930)	(1,279)
發行可換股債券所得的款項，扣除發行開支		–	173,398
贖回及註銷可換股債券的款項		–	(125,000)
融資活動中所用的現金淨額		(101,572)	(202,146)
現金及現金等價物的增加/(減少)淨額		25,927	(129,019)
現金及現金等價物之匯兌收益/(虧損)		153	(32)
於1月1日的現金及現金等價物		200,193	329,244
於12月31日的現金及現金等價物	18	226,273	200,193
於1月1日的定期存款		–	12,500
定期存款的增加/(減少)		8,500	(12,500)
於12月31日的現金及存款	18	234,773	200,193

財務報表附註

1 緒言

1.1 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。

本財務報表已由董事會於2021年2月25日批准刊發。

第8至19頁
業務

我們的表現及市場回顧



第104頁
公司資料

註冊辦事處地址



1.2 財務報表附註的呈列方式

本報告的財務報表附註乃按重要性排序，以助了解影響本集團財務狀況的主要因素，同時保持損益表與資產負債表之間的適當附註分類。

與特定財務報表項目有關的資料已匯集於同一個附註。因此：

主要會計政策

並無獨立列示，但就該項目載入於附註或本年報的有關章節內，並以此灰色背景顯示。導覽表於附註2.3呈列。



關鍵會計估計及判斷

並無獨立列示，但就該項目載入於附註或本年報的有關章節內，並以此白色背景及外框顯示。導覽表於附註3呈列。



下列項目之披露資料收錄於本年報其他章節。經審核部分已清晰註明及列於下文：

- 「風險管理」一節之財務風險管理
 - 市場風險 – 第30頁
 - 信貸及交易對手風險 – 第32頁
 - 流動資金風險 – 第36頁
 - 資本管理風險 – 第36頁
- 薪酬報告內的僱員福利 – 第51至52頁

2 編製基準

2.1 目的及會計準則

本綜合財務報表的目的，為呈列及解釋本集團截至2020年12月31日止年度的業績及財務狀況，以及提供比較資料。

財務報表乃按照香港會計師公會頒布之所有適用之香港財務報告準則而編製。除了若干財務資產及財務負債(包括衍生工具)及持作出售資產按公平值列賬，財務報表乃按歷史成本法編製。

編製符合香港財務報告準則要求的財務報表需要使用若干關鍵的會計估計。管理層在實施本集團會計政策過程中亦須行使其判斷。涉及高度判斷或複雜性的範疇或其假設及估計對本財務報表有重大影響的範疇列於附註3。

2.2 新訂會計政策的影響

本集團已提前於2020年1月1日開始的會計期間採納以下會計準則的修訂：

香港財務報告準則
第16號(修訂)

新型冠狀病毒疫情的
相關租金寬免

採納此準則之修訂並無導致對目前或未來期間產生任何重大影響。

於本會計期間生效的其他新準則及修訂對本集團的會計政策並無任何影響，毋須作出任何調整。

2.3 會計政策導覽 

會計政策	位置
持作出售資產	附註20
借貸	附註22
現金及現金等價物	附註18
綜合賬目	
合營業務	附註15
附屬公司	附註2.4
或然負債及或然資產	附註31
可換股債券	附註22(b)
即期及遞延所得稅	附註8
衍生金融工具及對沖活動：i) 現金流量對沖；及ii) 不符合對沖會計法的衍生工具	附註16
股息	附註9
僱員福利	薪酬報告(第52頁)
按公平值列賬及於損益表處理之財務資產	附註16
財務擔保合約	附註30
外幣換算	附註2.5
商譽	附註14
於i) 投資及非財務資產及ii) 財務資產的減值	附註5
存貨	附註19
租賃	
租賃負債	附註23
租賃的非租賃部分	附註5
使用權資產	附註12
分租	附註13
本集團為出租人之經營租賃	附註27(b)(ii)
抵銷金融工具	附註16
物業、機器及設備，包括：	
i) 貨船及貨船部件成本；ii) 其他物業、機器及設備；iii) 其後產生的成本；	
iv) 折舊；v) 剩餘價值及可使用年期；及vi) 出售收益或虧損	附註11
撥備	附註2.6
貨運租金、租賃貨船租金及其他收入之收入確認	附註4
分部報告	附註4
股本	附註24
應收貿易賬款	附註17
應付貿易賬款	附註21

本集團的主要會計政策於本財務報表所呈列的各年度內貫徹應用。

2.4 綜合賬目

附屬公司是指本集團擁有控制權的實體(包括結構性實體)。當本集團自參與實體而面對或擁有權利得到可變回報，並能夠透過其對實體的權力，以影響該等回報時，本集團即控制此實體。

於評估本集團是否控制另一實體時，會考慮現時可行使或可轉換的潛在投票權的存在及其影響。


附屬公司之財務報表自控制權轉讓予本集團之日起全面綜合計算，並自該控制權終止之日停止綜合計算。

本集團乃採用收購法為業務合併入賬。收購一間附屬公司的轉讓代價為所轉讓資產、所產生負債及本集團所發行股權的公平值。所轉讓代價包括任何或然代價安排產生的資產或負債的公平值。收購相關成本於產生時支銷。於業務合併時的可識別資產及負債及所承擔的或然負債，初始按收購日的公平值計量。

所轉讓代價、被收購公司的任何非控制性權益金額及任何先於被收購公司的股權於收購日期的公平值超逾所收購可識別資產淨值的公平值的差額入賬列作商譽。倘其低於所收購附屬公司的資產淨值的公平值，則該差額會直接於損益表內確認。於每宗收購交易中，本集團會按公平值或按非控制性權益應佔被收購公司資產淨值的比例確認被收購公司的非控制性權益。

集團內公司間之交易以及所產生的結餘及未變現收益均予以對銷。除非該項交易有證據顯示所轉讓資產出現減值，否則未變現虧損亦會對銷。附屬公司的財務資料在需要時經已作修改，以確保與本集團採納的政策一致。

在本公司的資產負債表中，於附屬公司的投資均以成本減去減值虧損撥備列賬。成本經調整以反映因或然代價修訂產生的代價變動。成本亦包括投資的直接應佔費用。附屬公司的業績由本公司按已收及應收股息為基準入賬。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。 

2.5 外幣換算

(a) 功能及列賬貨幣

財務報表以美元列賬，美元為本公司的功能貨幣及本集團的列賬貨幣。本集團各公司的財務報表所列項目均以該公司營運所在主要經濟環境的貨幣(「功能貨幣」)計算。

(b) 交易及結餘

外幣交易按交易當日的現行匯率折算為功能貨幣。除了符合在權益中遞延入賬的現金流量對沖外，結算此等交易的匯兌盈虧以及將外幣計值的貨幣性資產和負債以年終匯率換算產生的匯兌盈虧於損益表的「包括在服務開支的直接一般及行政管理開支」或「間接一般及行政管理開支」內確認。

非貨幣性財務資產及負債(例如按公平值列賬及於損益表處理的股票證券)的換算差額在損益表中呈報為公平值盈虧的一部分。

(c) 集團公司

對於功能貨幣有別於列賬貨幣的集團公司(當中沒有嚴重通脹經濟體系的貨幣)各自的業績及財務狀況按下列方式換算為列賬貨幣：

- (i) 資產及負債按結算日的收市匯率換算；
- (ii) 收入及開支按平均匯率換算(除非此平均匯率並非於交易日期的現行匯率累積影響的合理近似值，此情況下收入及開支均應於交易日期換算)；及
- (iii) 所得出的匯兌差額應確認於其他全面收益內的獨立組成部分。

收購海外公司產生的商譽及公平值調整視為海外公司的資產和負債，並按收市匯率換算。產生的匯兌差額在其他全面收益確認。

當出售部分或全部海外業務時，於權益內累計的匯兌差額將重新分類於綜合損益表內。

2.6 撥備

當本集團因過往事件而現在須負法律或推定責任，在解除責任時可能需要消耗資源，和能夠對所涉及數額作出可靠預計時，須為確認有關責任作出撥備。本集團不會就未來經營虧損確認撥備。

倘出現多項類似責任，會否導致經濟利益流出以解除責任乃經考慮責任的整體類別後確定。即使同類別責任中任何一項可能流出經濟利益的機會不大，仍會確認撥備。

撥備採用稅前貼現率按照預期需解除有關責任的開支的現值計量，該貼現率反映現時市場對金錢的時間價值和有關責任固有風險的評估。隨着時間過去而增加的撥備乃確認為利息開支。

3 關鍵會計估計及判斷

估計及判斷乃持續進行評估，並建基於過往經驗及其他因素，包括根據情況對未來事件抱有合理的預期。

本集團對未來作出估計及假設。所得的會計估計因其性質使然，很少與相關的實際結果相同。有相當風險會引致須於下一年度對資產及負債的賬面值作重大調整的估計及假設，根據此等項目於財務報表附註所在位置列載於下文。

關鍵會計估計及判斷	位置
(a) 物業、機器及設備的剩餘價值	附註11
(b) 貨船及貨船部件成本的可使用年期	附註11
(c) 自有貨船及使用權資產的減值	附註11
(d) 商譽減值	附註14

4 營業額及分部資料

本集團的營業額主要由提供國際乾散貨運服務產生，因此，我們不會按業務分部呈列資料。

由於管理層認為我們的貨運服務乃跨國經營，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。

會計政策

分部報告

管理層將本集團主要營運視為單一分部對其進行內部審閱並作出表現報告，此亦為管理層向董事會匯報之基準。

收入確認

收入包括於本集團日常業務中就提供服務而收取的代價的公平值。收入在扣除回扣及折扣以及抵銷本集團內部銷售後列賬。

(i) 貨運租金及租賃貨船租金

本集團從航運業務獲得收入，其中大部分源自小靈便型及超靈便型乾散貨船。

小靈便型及超靈便型乾散貨船的收入來自程租合約及期租合約的組合收入。程租合約的收入則就航程由裝貨至卸貨以時間比例基準確認；期租合約的收入乃以按時間的日均租金確認。

(ii) 其他收入

海事管理服務收入於提供該等服務時確認列賬。

利息收入乃根據時間比例基準，按實際利息法確認。

5 按性質分類的開支

千美元	2020年	2019年
貨船相關開支		
租賃貨船開支(a)	358,807	417,107
港口開銷及其他航程開支	352,724	338,895
所耗燃料	336,285	381,418
貨船折舊		
— 自有貨船	125,314	127,477
— 使用權資產	30,931	34,622
僱員福利開支—船員薪金及相關開支(c)	109,470	104,529
貨船營運開支	54,478	53,499
所耗潤滑油	10,659	9,465
燃料掉期合約虧損／(收益)淨額	692	(7,954)
	1,379,360	1,459,058
一般及行政管理開支(b)		
僱員福利開支(包括董事酬金)(c)	50,631	48,844
其他物業、機器及設備折舊		
— 使用權資產	2,284	1,954
— 自有其他物業、機器及設備	1,551	1,857
匯兌虧損淨額	1,228	330
核數師酬金		
— 核數	762	787
— 非核數	61	70
辦公室租賃開支	668	796
其他一般及行政管理開支	3,626	5,771
	60,811	60,409
其他開支		
減值撥備(d)		
— 自有貨船	194,557	1,513
— 使用權資產	4,113	—
— 持作出售資產	934	—
出售持作出售資產之虧損	1,247	174
出售物業、機器及設備之虧損	571	3,392
遠期外匯合約虧損淨額	264	—
貨運期貨協議虧損淨額	18	19
	201,704	5,098
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、(iii)貨船減值及(iv)其他開支	1,641,875	1,524,565

5 按性質分類的開支(續)

(a) 租賃貨船開支

租賃貨船開支包括租賃期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3,700,000美元(2019年:3,400,000美元)。

(b) 一般及行政管理開支總額

千美元	2020年	2019年
直接一般及行政管理開支(包括於服務開支內)	54,699	54,369
間接一般及行政管理開支	6,112	6,040
一般及行政管理開支總額	60,811	60,409

(c) 僱員福利開支

僱員福利開支總額為160,100,000美元(2019年:153,400,000美元)，詳情請參閱薪酬報告第51頁。

(d) 減值撥備

有關減值的關鍵會計估計及判斷請參閱附註11。

會計政策

減值

(i) 投資及非財務資產的減值

無限定可使用年期的資產(例如商譽)毋須攤銷，但須每年進行減值測試。其他資產於事件或環境的變化顯示賬面值或不能收回時，須作出減值檢討。於評估資產是否出現減值跡象時，應考慮內部及外部來源的資料。倘存在任何該跡象，則評估資產的可收回款項。資產的賬面值超出其可收回款額(即(a)扣除出售開支後的資產公平值及(b)資產的使用價值兩者中較高者)的部分乃確認為減值虧損。

貨船的公平值乃由獨立估值師釐定。

貨船的使用價值指持續使用貨船的估計未來現金流量。於評估減值時，資產按可獨立識別現金流量的最低層次組合。該層次組合稱為「現金產生單位」。

商譽以外出現減值之資產於各結算日會被審閱可能之減值回撥。

(ii) 財務資產的減值

本集團的貿易應收款項為財務資產，須進行預期信貸虧損評估的測試。為了計算預期信貸虧損，本集團按個別債務人的基準評估貿易應收款項，以釐定本集團未能根據該應收款項的原定條款收取到期之特定金額的可能性。本集團考慮各債務人以往的還款表現、外部評級、報告和統計數據、其他因素如債務人出現嚴重財務困難以及影響債務人的宏觀經濟因素(如合適)，並納入對未來情況的預測。貿易應收款項賬面值撇減減值撥備，虧損金額於損益表「服務開支」內確認。倘有貿易應收款項倘預期不可合理收回，則被撇銷。

儘管現金及現金等價物亦須遵守港財務報告準則第9號的減值測試要求，已識別減值虧損並不重大。

租賃的非租賃部分

本集團已選擇將租賃期超過12個月的貨船期租合約租賃的租賃(即租賃光船)與非租賃部分(即技術管理服務)分開入賬。就計量非租賃部分進行的評估涉及重大會計判斷。租賃部分與非租賃部分的代價乃參照獨立市價分配，而有關市價以取自業內報告的市場數據為基準。

6 其他收入及收益

千美元	2020年	2019年
政府補貼 (a)	1,407	—
終止辦公室租賃之收益	20	—
撥回其他應付款項	—	1,500
撥回出售開支撥備	—	367
	1,427	1,867

(a) 政府補貼是指就新型冠狀病毒疫情紓困措施而獲政府發放的現金補貼，有關補貼為已達成所附設條件的撥款。

7 財務收入及財務開支

千美元	2020年	2019年
財務收入		
銀行利息收入	(2,863)	(5,464)
分租應收賬款利息收入	(116)	(252)
	(2,979)	(5,716)
財務開支		
借貸利息		
銀行貸款	22,907	31,684
可換股債券	7,438	3,796
其他借貸	1,833	1,925
租賃負債利息		
貨船	2,983	4,243
其他物業、機器及設備	413	779
利率掉期合約虧損／(收益)淨額	2,287	(487)
其他財務費用	1,796	741
	39,657	42,681
財務開支淨額	36,678	36,965

8 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	2020年	2019年
即期稅項		
香港利得稅，按稅率16.5%(2019年：16.5%)計算撥備	725	801
海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	363	434
就過往年度作出調整	946	(122)
稅項支出	2,034	1,113

本集團除稅前(虧損)／溢利之稅項與採用適用稅率(即本集團經營業務所在國家的適用稅率的加權平均數)而計算之理論稅項有異，詳情如下：

千美元	2020年	2019年
除稅前(虧損)／溢利	(206,194)	26,237
按適用稅率計算之稅項	(34,063)	4,274
毋須課稅的收入	(129,618)	(149,126)
不能扣稅的開支	164,769	146,087
就過往年度作出調整	946	(122)
稅項支出	2,034	1,113
加權平均適用稅率	16.5%	16.3%

會計政策

即期所得稅

即期所得稅開支根據本公司、其附屬公司及合營業務之營運及產生應課稅收入的所在國家於結算日已頒布或實質頒布的稅務法例計算。管理層就適用稅務條例詮釋所規限的情況定期評估報稅表的狀況，並在適當情況下按預期須向稅務機構支付的稅款設定撥備。

遞延所得稅

遞延所得稅利用負債法就資產和負債的稅基與它們在財務報表的賬面值兩者之暫時差異全數撥備。然而，遞延所得稅來自在交易(不包括業務合併)中對資產或負債的初始確認，而在交易時不影響會計損益或應課稅盈虧，則不作記賬。遞延所得稅採用在結算日前已頒布或實質頒布，並在有關之遞延所得稅資產實現或遞延所得稅負債結算時預期將會適用之稅率(及法例)而釐定。

遞延所得稅資產是就很有可能未來應課稅溢利而就此可使用暫時差異而確認。

遞延所得稅就投資於附屬公司以及合營業務產生之暫時差異而撥備，但假若本集團可以控制暫時差異之撥回時間，而暫時差異在可預見將來有可能不會被撥回則除外。

9 股息

	2020年			2019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	-	-	-	-	-	-
末期股息	-	-	-	2.1	0.3	12,710
年內股息總額	-	-	-	2.1	0.3	12,710
年內派付股息(a)	2.1	0.3	12,894	3.7	0.5	21,825

(a) 年內派付股息包括去年的末期股息(如有)及本報告年度的中期股息(如有)。

會計政策

分派股息予本公司股東乃於股東或董事(如適用)批准股息之期間在財務報表確認為負債。

年結後宣派的股息並無於該年度的財務報表中反映為應付股息，但將在下個年度反映為保留溢利的分配。

10 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按本集團的股東應佔(虧損)/溢利除以年內已發行股份(但不包括本公司之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(附註24(b)))的加權平均數所計算。

		2020年	2019年
股東應佔(虧損)/溢利	(千美元)	(208,228)	25,124
已發行股份的加權平均數	(千股)	4,682,620	4,566,145
每股基本盈利	(美仙)	(4.45)	0.55
相等於	(港仙)	(34.51)	4.31

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按本集團的股東應佔(虧損)/溢利除以就具攤薄性的可換股債券(附註22(b))及未歸屬有限制股份(附註24(b))所產生的潛在股份的數目作出調整後的年內已發行股份(但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。當潛在股份轉換為股份將令每股盈利增加或使到每股虧損減少時，則潛在股份不具攤薄性。

		2020年	2019年
股東應佔(虧損)/溢利	(千美元)	(208,228)	25,124
已發行股份的加權平均數	(千股)	4,682,620	4,566,145
就未歸屬有限制股份於計算每股攤薄盈利的調整	(千股)	-	90,174
每股攤薄盈利的股份加權平均數	(千股)	4,682,620	4,656,319
每股攤薄盈利	(美仙)	(4.45)	0.54
相等於	(港仙)	(34.51)	4.23

截至2020年12月31日止年度，因可換股債券及未歸屬有限制股份所產生的潛在股份將使到每股虧損減少而不具攤薄性，故每股基本盈利與每股攤薄盈利相同。

11 物業、機器及設備

千美元	貨船及貨船 部件成本	租賃 物業裝修	傢具、裝置 及設備	汽車	總計
成本					
於2020年1月1日	2,602,531	5,365	9,490	29	2,617,415
添置	133,771	151	565	–	134,487
轉移至持作出售資產(附註20)	(96,633)	–	–	–	(96,633)
出售	(18,180)	(6)	(13)	–	(18,199)
撇銷	(12,392)	(52)	(89)	–	(12,533)
匯兌差額	–	71	50	2	123
於2020年12月31日	2,609,097	5,529	10,003	31	2,624,660
累計折舊及減值					
於2020年1月1日	731,784	2,205	8,045	29	742,063
年內折舊	125,314	870	681	–	126,865
減值支出	194,557	–	–	–	194,557
轉移至持作出售資產(附註20)	(77,396)	–	–	–	(77,396)
出售	(14,188)	(4)	(10)	–	(14,202)
撇銷	(12,392)	(52)	(89)	–	(12,533)
匯兌差額	–	28	34	2	64
於2020年12月31日	947,679	3,047	8,661	31	959,418
賬面淨值					
於2020年12月31日	1,661,418	2,482	1,342	–	1,665,242

(a) 於2020年12月31日，貨船部件成本的總成本及累計折舊分別為80,991,000美元(2019年：71,468,000美元)及45,400,000美元(2019年：33,281,000美元)。

(b) 賬面淨值1,507,344,000美元(2019年：1,697,908,000美元)的若干自有貨船已抵押予銀行，作為本集團獲授的銀行貸款的抵押品(附註22(a))。

賬面淨值116,737,000美元(2019年：98,260,000美元)的若干自有貨船已實際上抵押予其他借貸(附註22(c))為抵押品，作為一旦違約時將對該等貨船的權利歸屬予出租人。

(c) 於2020年12月31日，本集團擁有賬面淨值為1,661,400,000美元的自有貨船(不包括持作出售資產)如下：

	貨船艘數	平均 賬面淨值 (百萬美元)	賬面淨值 總額 (百萬美元)
小型小靈便型	17	5.3	90.7
大型小靈便型	58	14.0	813.3
超靈便型	35	20.6	720.1
超巴拿馬型	1	37.3	37.3
	111		1,661.4

千美元	貨船及貨船 部件成本	租賃 物業裝修	傢具、裝置 及設備	汽車	總計
成本					
於2019年1月1日	2,464,911	5,074	9,364	28	2,479,377
添置	214,781	268	425	–	215,474
轉移至持作出售資產(附註20)	(17,824)	–	–	–	(17,824)
出售	(34,409)	–	–	–	(34,409)
撇銷	(24,928)	–	(308)	–	(25,236)
匯兌差額	–	23	9	1	33
於2019年12月31日	2,602,531	5,365	9,490	29	2,617,415
累計折舊及減值					
於2019年1月1日	662,979	1,353	7,345	28	671,705
年內折舊	127,477	851	1,006	–	129,334
減值支出	1,513	–	–	–	1,513
轉移至持作出售資產(附註20)	(13,424)	–	–	–	(13,424)
出售	(21,833)	–	–	–	(21,833)
撇銷	(24,928)	–	(308)	–	(25,236)
匯兌差額	–	1	2	1	4
於2019年12月31日	731,784	2,205	8,045	29	742,063
賬面淨值					
於2019年12月31日	1,870,747	3,160	1,445	–	1,875,352

估計可使用年期	貨船： 25年 貨船部件成本：至下一次入塢 的估計期間	4至10年 或剩餘 租賃期 (如時間 較短)	3至6年	4至5年

11 物業、機器及設備(續)

會計政策

有關減值的會計政策，請參閱附註5。

(i) 貨船及貨船部件成本

貨船以成本減除累計折舊及累計減值虧損後列賬。資產的成本包括其購買價及將有關資產投放至營運狀況作擬定用途時所產生的任何直接應計成本。

貨船部件成本包括一般於入塢時需置換或更新的主要部件的成本。該資產按成本減累計折舊及累計減值虧損列賬。本集團隨後將入塢開支於產生時資本化。

(ii) 其他物業、機器及設備

其他物業、機器及設備包括租賃物業裝修、傢具、裝置及設備以及汽車，乃按成本扣除累計折舊及累計減值虧損列賬。

(iii) 其後產生的開支

其後產生的開支在與該開支相關的未來經濟利益很有可能流入本集團，而且能夠可靠地計算開支的情況下，方會適當地計入該資產的賬面金額或確認為一項獨立資產。被置換部件的賬面值將予以撇銷。所有其他維修及保養在產生的財政期間於損益表內支銷。

(iv) 折舊

物業、機器及設備的折舊以直線法計算，將成本扣除其剩餘價值後分配至餘下估計可使用年期。

(v) 剩餘價值及可使用年期

本集團資產的剩餘價值，為假設資產已處於其可使用年期結束時的壽命及預期的狀態下，本集團出售此資產，在扣除估計的出售開支後可獲得的估計金額。

本集團貨船及貨船部件成本的可使用年期，為本集團預期貨船及貨船部件可供使用的時期。

於各結算日，本集團會審閱資產的剩餘價值及可使用年期，並在有需要的情況下作出調整。

(vi) 出售收益或虧損

出售收益或虧損乃通過將所得款項與賬面值比較而釐定，並在損益表中確認。

關鍵會計估計及判斷

物業、機器及設備的剩餘價值

本集團估計其貨船的剩餘價值時，參考了貨船的輕排水噸位及遠東市場及印度次大陸市場的相若貨船的平均鋼材拆除價。

■ 敏感度分析：

倘所有其他變數維持不變，當貨船剩餘價值較管理層所估計的增加／減少10%時，於下年度折舊開支將減少／增加2,400,000美元。

貨船及貨船部件成本的可使用年期

本集團估計其貨船的可使用年期時，參考了相若貨船的過往平均可使用年期、貨船的預期使用量、預期維修及保養計劃，以及隨著船運市場的變化或進步而引致的技術或商業退化。

本集團估計其貨船部件成本的可使用年期時，參考了同齡貨船的過往平均入塢週期以及貨船直至下次入塢前的預期使用量。

■ 敏感度分析：

倘所有其他變數維持不變，當貨船可使用年期較管理層所估計的增加／減少三年時，於下年度折舊開支將減少16,100,000美元或增加27,900,000美元。

自有貨船及使用權資產的減值

本集團按照附註5之投資及非財務資產減值的會計政策，測試自有貨船及使用權資產的賬面值是否出現任何減值。評估潛在減值跡象時，本集團會考慮內部及外部來源的資料，如報告的買賣價格、市場需求及一般市場狀況。評估公平值及使用價值時，本集團會考慮上述資料以及獨立估值師的估值。

可以互換調配的貨船乃一併歸入一個現金產生單位。鑑於小型及大型小靈便型乾散貨船大致上不再可完全地互換調配，因此自有貨船及使用權資產被分為三個(2019年：兩個)現金產生單位。三個現金產生單位分別是低於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船(「小型小靈便型乾散貨船」)、相等於或高於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船(「大型小靈便型乾散貨船」)以及超靈便型乾散貨船。

當賬面值超過可收回金額(即使用價值與扣除出售開支之公平值較高者)時，則確認減值。由於2020年上半年貨運市場租金顯著下跌，加上市場前景不明朗，本集團進行減值評估。於2020年6月30日，大型小靈便型乾散貨船現金產生單位已減值至使用價值，而小型小靈便型乾散貨船現金產生單位則已減值至扣除出售開支之公平值。除了在2020年簽約並將於2021年出售的一艘小靈便型乾散貨船外，由於全部現金產生單位於2020年12月31日的使用價值高於賬面值，因此並無作出進一步減值。至於上述的一艘小靈便型乾散貨船，其已減值至扣除出售開支之公平值。

貨船使用價值涉及根據假設而對估計未來貨船盈利作出評估，並以適當貼現率得出該等盈利的現值。貼現率以加權平均資本成本為基礎，採用標準的加權平均資本成本模型計算，其中股權成本、債務成本和資本結構是關鍵參數。適用貼現率為7.0%(2019年：6.2%)。

扣除出售開支之公平值是根據獨立估值師進行的估值。此估值被視為無法觀察得到的輸入資料並且是屬於公平值級別內的級別3(附註16)。估值以市場法為基礎，即參考可比貨船的近期銷售而對每艘貨船進行估值。

當分類為持作出售資產之個別貨船的賬面值高於其扣除出售開支之公平值時，個別貨船便會確認減值。

■ 敏感度分析：

- (i) 倘所有其他變數維持不變，由管理層估計的貼現率增加100個基點，將就超靈便型乾散貨船產生11,200,000美元之減值，而就小型小靈便型乾散貨船及大型小靈便型乾散貨船則無減值必要。
- (ii) 倘所有其他變數維持不變，由管理層估計的貨船未來每日盈利減少500美元，將就小型小靈便型乾散貨船、大型小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船分別產生4,300,000美元、17,400,000美元及29,000,000美元之減值。

12 使用權資產

千美元	貨船	其他物業、 機器及設備	總計
於2020年1月1日	68,751	9,084	77,835
添置	24,032	760	24,792
折舊	(30,931)	(2,284)	(33,215)
減值支出(a)	(4,113)	-	(4,113)
租賃修改	-	384	384
租賃終止	-	(148)	(148)
匯兌差額	-	243	243
於2020年12月31日	57,739	8,039	65,778
於2019年1月1日	98,773	8,540	107,313
添置	14,155	2,340	16,495
折舊	(34,622)	(1,954)	(36,576)
租賃修改	(9,555)	(19)	(9,574)
匯兌差額	-	177	177
於2019年12月31日	68,751	9,084	77,835

(a) 有關減值的關鍵會計估計及判斷請參閱附註11。

會計政策

首先，我們會就一份合約是否或有否包含租賃進行評估。此評估涉及對該合約是否依賴特定資產的判斷。

本集團於租賃開始日期(即相關資產可供使用日期)確認使用權資產。使用權資產以成本計量，扣減任何累計折舊及減值虧損，並就任何租賃負債的重新計量作出調整。使用權資產的成本包括已確認租賃負債金額及於開始日期前作出的租賃付款。已確認之使用權資產乃以直線法於估計可使用年期或租賃期兩者中較短者折舊。

倘有顯示減值跡象，使用權資產亦須如同自有資產進行減值檢測。

本集團對短期租賃及低值資產租賃(如打印機及影印機等辦公室設備)應用租賃確認豁免。

13 分租應收賬款

分租應收賬款乃本集團保留原先租賃之主要責任，並與第三方分租相關資產的安排。本集團充當同一相關資產的承租人及出租人。

千美元	2020年	2019年
於1月1日	8,607	15,008
已收金額	(6,692)	(6,401)
於12月31日	1,915	8,607
非流動	-	1,915
流動	1,915	6,692
	1,915	8,607

於2020年12月31日，分租應收賬款之總額、未賺取未來財務收入和淨額如下：

千美元	2020年	2019年
分租應收賬款總額		
一年以內	1,930	6,924
第二至第五年	-	1,930
	1,930	8,854
未賺取未來財務收入		
一年以內	(15)	(232)
第二至第五年	-	(15)
	(15)	(247)
分租應收賬款淨額		
一年以內	1,915	6,692
第二至第五年	-	1,915
	1,915	8,607

會計政策

若本集團訂立安排以向第三方分租相關資產，並保留原先租賃項下之主要責任，本集團同時充當同一相關資產的承租人及出租人。

倘租賃貨船根據原先租約訂明有關轉讓大致所有餘下風險及回報的條款分租至分租約中的承租人，將終止確認使用權資產並將確認租賃應收賬款，和分類為融資租賃。已終止確認的使用權資產之收益／虧損(倘有)將於損益表中如同其他營運收入／開支確認。

於分租期內，本集團確認分租約的財務收入及原租約的財務開支。

14 商譽

千美元	2020年	2019年
於1月1日/12月31日	25,256	25,256

商譽指收購附屬公司的當日，本集團的購買成本超出於收購該等公司可識別淨資產的公平值之部分。

會計政策

商譽按成本減累計減值虧損列賬。出售公司的盈虧需包括與所出售的公司有關的商譽的賬面值在內。商譽根據附註5內的減值會計政策每年作減值測試。商譽的減值虧損不可回撥。

本集團每年檢討商譽有否減值，並在發生任何顯示商譽可能出現減值之事件或情況變化時作出更頻密的檢討。包含商譽之現金產生單位之賬面值與可收回金額作比較，可收回金額為使用價值與扣除出售開支之公平值之間的較高者。任何減值即時確認為開支，且其後不予撥回。

關鍵會計估計及判斷—商譽之減值

商譽的可收回金額乃按使用價值釐定，其計算乃基於一年預算及隨後四年展望，而重要假設則基於過往業績及管理層對市場發展及一般通脹的預期訂立。第五年後的現金流量乃假設沒有增長而現有業務範圍、業務環境及市況亦無重大變動的情況下計算而得。本集團現金流量預測使用的貼現率為7.0% (2019年：6.2%)。

根據已進行的評估，沒有對商譽的賬面值計提減值撥備的需要。

倘所有其他變數維持不變，增加原來估計的貼現率100個基點不會帶來任何減值。

15 於合營業務的權益

本集團與第三方訂立契約平均分攤一艘貨船租賃的經營盈虧。本集團於合營業務的權益中確認之收入及開支如下：

千美元	2020年	2019年
營業額	1,139	955
服務開支	(1,189)	(1,065)
財務收入	116	252
財務開支	(74)	(159)
	(8)	(17)

會計政策

合營業務指一種契約安排，本集團及其他方結合其經營業務、資源和技術專長以進行一項經濟活動，每一方在該經濟活動中均可分享收入並需分擔開支，而有關份額乃根據契約安排釐定。

與合營業務有關而本集團所控制的資產及所產生的負債，按應計法及根據其性質計入資產負債表。本集團於合營業務應佔的開支及收入，於損益表確認。

16 衍生資產及負債

本集團面對貨運租金、燃料價格、利率以及匯率波動的風險。以下概括本集團運用的衍生工具管理相關風險及其公平值級別。

衍生工具	公平值級別	公平值級別
利率掉期合約	級別2	<ul style="list-style-type: none"> ■ 級別1：相同資產或負債在活躍市場的報價（未經調整）。 ■ 級別2：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。 ■ 級別3：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）。
遠期外匯合約	級別2	
燃料掉期合約	級別2	
貨運期貨協議	級別1	

利率掉期合約、遠期外匯合約及燃料掉期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運費釐定。

千美元	2020年		2019年	
	資產	負債	資產	負債
非流動				
現金流量對沖				
利率掉期合約(a)	–	(7,883)	235	(1,990)
遠期外匯合約(b)(i)	65	(3,064)	–	(9,128)
不符合對沖會計處理方法的衍生工具				
燃料掉期合約(c)	3,961	(2,470)	1,229	(1,967)
遠期外匯合約(b)(ii)	–	(147)	–	(5)
	4,026	(13,564)	1,464	(13,090)
流動				
現金流量對沖				
利率掉期合約(a)	–	(239)	–	(96)
不符合對沖會計處理方法的衍生工具				
燃料掉期合約(c)	15,410	(7,307)	2,495	(1,841)
遠期外匯合約(b)(ii)	–	(121)	–	–
	15,410	(7,667)	2,495	(1,937)
總計	19,436	(21,231)	3,959	(15,027)

(a) 利率掉期合約

我們所有的利率掉期合約符合對沖會計法之現金流量對沖

若干借貸乃以浮動利率計息，因此本集團透過訂立利率掉期合約來管理浮動利率波動風險。

生效日期	名義金額	掉期詳情	屆滿日期
2020年及2019年			
2019年6月及9月	按攤銷基準計算為115,000,000美元	美元三個月倫敦銀行同業拆息掉期定息年利率約1.5%至1.7%	合約將於2026年5月止期內屆滿
2018年12月	按攤銷基準計算為40,000,000美元	美元六個月倫敦銀行同業拆息掉期定息年利率約3.0%	合約將於2025年6月屆滿
2018年12月	按期末整付基準計算為5,000,000美元	美元三個月倫敦銀行同業拆息掉期定息年利率約2.9%	合約將於2025年6月屆滿
2013年12月	按攤銷基準計算為48,000,000美元	美元三個月倫敦銀行同業拆息掉期定息年利率約2.1%	合約將於2021年12月屆滿
2017年2月	按攤銷基準計算為9,000,000美元	美元一個月倫敦銀行同業拆息掉期定息年利率約1.8%	合約將於2022年1月屆滿
2019年			
2018年6月	按攤銷基準計算為69,000,000美元	美元三個月倫敦銀行同業拆息掉期定息年利率約2.0%	合約將於2020年12月屆滿

■ 敏感度分析：

倘若所有其他變數維持不變，當本集團於結算日所持有的按浮動利率計息之借貸淨額（無對沖的浮動利率借貸扣除現金及存款）之平均利率上升／下跌50個基點，則本集團之除稅後溢利將減少／增加約400,000美元（2019年：200,000美元）。

(b) 遠期外匯合約

本集團大部分營運公司的功能貨幣為美元，乃因我們大多數交易以此貨幣計值。

(i) 符合對沖會計法為現金流量對沖的遠期外匯合約

本集團持有以丹麥克朗計值的銀行借貸，到期日為2023年8月。為對沖外匯的潛在波動風險，本集團訂立年期配合該等銀行貸款的償還時間表的遠期外匯合約。

於2020年12月31日，本集團持有的未完成遠期外匯合約主要為購買約291,700,000丹麥克朗（2019年：420,800,000丹麥克朗），並同時出售約51,800,000美元（2019年：75,000,000美元）。此等合約將於2023年8月止期內屆滿。

(ii) 未符合對沖會計法的遠期外匯合約

於2020年12月31日，本集團擁有尚未完成之遠期外匯合約，購買約3,600,000美元（2019年：2,000,000美元），並同時出售約5,100,000澳元（2019年：2,800,000澳元），作對沖以澳元計值的收入的潛在波動風險。此等合約將於2023年3月止期內屆滿。

(c) 燃料掉期合約**我們所有燃料掉期合約均未符合對沖會計法**

本集團主要訂立燃油、低硫燃油及船用輕柴油的燃料掉期合約，以管理與貨運合約承擔有關之燃料價格波動的風險。

本集團亦利用燃料掉期合約，為若干已裝配硫淨化器的超靈便型乾散貨船之部分估計燃料耗用量，鎖定高硫與低硫燃料之間的現行遠期差價。由於差價已顯著收窄，所有合約已於2020年平倉以鎖定收益。

於2020年12月31日，本集團擁有尚未完成之燃料掉期合約如下：

合約類型	燃料種類	數量 (公噸)	平均合約價格 (美元)	平均市值價格 (美元)	至以下期內屆滿
2020年					
買入	燃油	73,588	292	278	2022年12月
買入	低硫燃油	138,772	333	377	2022年12月
買入	船用輕柴油	108,122	413	426	2023年9月
賣出	燃油	70,440	207	279	2022年12月
賣出	低硫燃油	71,838	422	376	2022年12月
賣出	船用輕柴油	58,711	511	427	2022年12月
2019年					
買入	燃油	103,570	281	276	2022年12月
買入	低硫燃油	2,550	480	566	2020年3月
買入	船用輕柴油	58,470	564	593	2021年12月
賣出	低硫燃油	56,142	457	493	2021年12月
賣出	船用輕柴油	49,500	571	558	2022年12月

■ 敏感度分析：

倘若所有其他變數維持不變，當本集團於結算日持有下列類型的燃料掉期合約的平均遠期匯率上升／下降10%，則本集團之除稅後溢利將就燃油增加／減少約100,000美元（2019年：增加／減少約2,900,000美元）；就低硫燃油增加／減少約2,500,000美元（2019年：減少／增加約2,600,000美元）；以及就船用輕柴油增加／減少約2,100,000美元（2019年：增加／減少約700,000美元）。

(d) 貨運期貨協議**我們的貨運期貨協議均未符合對沖會計處理方法**

本集團訂立貨運期貨協議，作為管理其小靈便型及超靈便型乾散貨船運力及合約承擔風險的方法。

於2020年及2019年12月31日，本集團概無尚未完成之貨運期貨協議。

16 衍生資產及負債(續)

會計政策

按公平值列賬及於損益表處理之財務資產

按公平值列賬及於損益表處理之財務資產乃持有作買賣之財務資產。倘若購入財務資產之主要目的是用作短期內出售，即歸入此類。除非衍生工具被指定為對沖工具，否則歸類為持有作買賣用途。衍生工具乃根據其結算日歸類為流動及非流動資產。

按公平值列賬及於損益表處理之財務資產最初按公平值確認，交易成本在損益表內支銷，並其後按公平值重新計量。產生自公平值變動的收益或虧損於其產生的期間內計入其他收入或其他支出。

來自按公平值列賬及於損益表處理之財務資產的股息收入，當本集團得到有關款項的權利獲確定時，在損益表內確認為其他收入一部分。

於現金流量表內，持有作買賣之財務資產乃於「經營業務」項內呈列為營運資金變動一部分。

衍生金融工具及對沖活動

確認衍生金融工具公平值變動導致收益或虧損之方法乃取決於衍生工具是否指定作對沖工具，及倘其指定為對沖工具，則取決於對沖項目的性質。本集團指定若干衍生工具作為現金流量對沖。

本集團於訂立交易時，就對沖工具及對沖項目的關係、其風險管理目標及進行多項對沖交易時所採取的策略作文件記錄。本集團亦於訂立對沖交易及按持續基準評估時，記錄該用於對沖交易的衍生工具是否高度有效地抵銷公平值或對沖項目現金流量的變動。

倘一項對沖項目的到期日為超過結算日十二個月後，該對沖衍生工具的全部公平值將計入為非流動資產或負債。

(i) 現金流量對沖

當衍生工具獲指定及符合資格作為現金流量對沖，其有對沖效果部分的公平值變動將在其他全面收益內確認。其無對沖效果部分的收益或虧損則即時在損益表中確認於其他收入及開支內。

累計於權益內的金額，將於相關對沖項目對損益產生影響的期間撥回損益表。

倘對沖工具到期或被出售，或倘對沖不再符合對沖會計標準，則當時存在於權益內的任何累計收益或虧損仍歸屬權益，並於預期交易最終於損益表內確認時撥回。倘預期交易被認為不再發生，列作權益的累計收益或虧損則即時撥入損益表。

(ii) 不符合對沖會計法的衍生工具

不符合對沖會計法的衍生工具乃依照按公平值列賬及於損益表處理的財務資產及負債入賬。此等衍生工具的公平值變動會即時在損益表中確認。

燃料掉期合約、貨運期貨協議及部分遠期外匯合約不符合對沖會計法，主要由於該等衍生工具以曆月計算的合約期未能與實際合約期吻合。

抵銷金融工具

當本集團具有可依法強制執行的權利將財務資產及負債之已確認金額抵銷，並有意按淨額基準進行結算或同時變現資產及償還負債時，財務資產及負債予以抵銷，並將淨額呈報於資產負債表內。可依法強制執行的權利不可取決於未來發生之事件而定，且必須可於正常業務過程中及在本公司或交易對手違約、無力償債或破產的情況下強制執行。

17 應收貿易賬款及其他應收款項

千美元	2020年	2019年
非流動		
預付款項(a)	4,947	25,487
流動		
應收貿易賬款(b)	41,988	49,669
其他應收款項	18,849	20,533
預付款項	17,061	12,512
	77,898	82,714

第32頁
履行策略及風險
信貸及交易對手風險



應收貿易賬款及其他應收款項主要以美元計值。由於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

(a) 預付款項

預付款項包括安裝壓倉水處理系統的分期付款及貨船入塢費用。於2019年，有關款項亦包括購置貨船的訂金及安裝硫淨化器的分期付款。

(b) 應收貿易賬款

於2020年12月31日，應收貿易賬款按發票日期計算的賬齡如下：

千美元	2020年	2019年
30日或以下	32,207	38,265
31 – 60日	3,844	3,346
61 – 90日	1,475	2,777
90日以上	4,462	5,281
	41,988	49,669

會計政策

應收貿易賬款主要為應收貨運租金及租賃貨船租金，初始時按公平值確認，其後則運用實際利息法按攤銷成本計算，並扣除減值撥備(如有)。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。



信貸政策

應收貿易賬款主要包括與貨運相關的應收貿易賬款。根據業界慣例，貨運租金於完成裝貨時按租金的95%至100%支付，任何剩餘款項於完成卸貨及最終確定港口開銷、逾期索償或其他與貨運相關的費用後結清。本集團一般不給予客戶任何信貸期，因此應收貿易賬款全部已逾期。

本集團擁有大量國際客戶，因此其應收貿易賬款的信貸風險並不集中。

於2020年及2019年12月31日，應收貿易賬款全部已逾期但預期沒有客戶將面對重大的財政困難，因此無減值的需要。而應收貿易賬款及其他應收款項內的所有其他項目則沒有包含逾期或減值資產。

18 現金及存款

千美元	2020年	2019年
銀行及庫存現金	48,605	27,152
銀行存款	186,219	173,092
現金及存款總額	234,824	200,244
年內銀行存款平均實際利率	1.0%	2.7%
年末銀行存款平均剩餘到期時間	43日	42日
現金及現金等價物	226,273	200,193
定期存款	8,500	–
現金及存款	234,773	200,193
列入非流動資產的有限制銀行存款	51	51
現金及存款總額	234,824	200,244

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。

會計政策—現金及現金等價物

現金及現金等價物包括庫存現金，以及原到期日為三個月或以下的銀行存款及其他短期高流動性投資。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。



第20頁
資金

現金流及現金



19 存貨

千美元	2020年	2019年
燃料	65,558	77,756
潤滑油	12,537	12,625
	78,095	90,381

會計政策

存貨在成本與管理層所估計的可變現淨值兩者中，取較低者列賬。成本乃根據先入先出法計算。

20 持作出售資產

千美元	2020年	2019年
於1月1日	4,400	6,450
轉移自物業、機器及設備(附註11)	19,237	4,400
添置	1,397	-
出售	(7,964)	(6,450)
減值支出(c)	(934)	-
於12月31日	16,136	4,400

- (a) 持作出售資產由四艘(2019年：一艘)小靈便型乾散貨船構成，其中兩艘於2020年簽約並將於2021年出售。
- (b) 價值8,415,000美元(2019年：4,400,000美元)的若干貨船已抵押予一家銀行，作為本集團獲授的該銀行貸款的抵押品(附註22(a))。
- (c) 有關減值的關鍵會計估計及判斷請參閱附註11。

會計政策

當資產的賬面值將主要透過一宗出售交易收回，而該項出售被視為極可能發生時，該等資產即分類為持作出售資產，按賬面值與扣除出售開支之公平值兩者之間的較低者列賬。

21 應付貿易賬款及其他應付款項

千美元	2020年	2019年
非流動		
預收賬款	895	1,771
計提費用及其他應付款項	-	352
	895	2,123
流動		
應付貿易賬款(a)	56,332	61,408
計提費用及其他應付款項	60,413	54,460
預收賬款(b)	44,621	28,081
	161,366	143,949

應付貿易賬款及其他應付款項主要以美元計值。由於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

(a) 應付貿易賬款

於2020年12月31日，應付貿易賬款按到期日計算的賬齡如下：

千美元	2020年	2019年
30日或以下	50,743	56,963
31-60日	316	451
61-90日	346	275
90日以上	4,927	3,719
	56,332	61,408

會計政策

應付貿易賬款主要包括應付運費及租賃貨船開支，最初乃按公平值確認，其後則以實際利息法按攤銷成本計算。

(b) 預收賬款

預收賬款包括待完成貨運合約所收金額43,300,000美元(2019年：27,100,000美元)。於2019年12月31日的預收賬款27,100,000美元已全數於2020年確認為收入。

22 借貸

千美元	2020年	2019年
非流動		
銀行貸款(a)	567,329	548,169
可換股債券(b)	162,893	160,705
其他借貸(c)	44,927	27,227
	775,149	736,101
流動		
銀行貸款(a)	73,027	120,014
其他借貸(c)	15,709	7,036
	88,736	127,050
總計	863,885	863,151

借貸主要以美元計值。

借貸的公平值乃使用本集團於同類財務工具享有的當時市場利率將日後合約現金流量折現而估計，並屬公平值級別內的級別2(附註16)。

有關借貸的對賬，請參閱附註26(b)。

會計政策

借貸最初乃按公平值(扣除已產生的交易成本)確認。借貸其後按攤銷成本列賬，如扣除交易成本之後的所得款項和贖回價值出現差額，則於借貸期內以實際利息法在損益表內確認。

除非本集團具備無條件權利遞延清償負債的期限至結算日後最少十二個月，否則借貸乃分類為流動負債。

(a) 銀行貸款

本集團的銀行貸款及未提用的已承諾借貸融資包括有抵押及無抵押的銀行貸款及借貸融資。於2020年12月31日，本集團的銀行貸款以下列各項作抵押：

(i) 賬面淨值分別為1,507,344,000美元及8,415,000美元(2019年：1,697,908,000美元及4,400,000美元)的若干自有貨船(附註11(b))及持作出售資產(附註20)的按揭；及

(ii) 該等貨船盈利及保險補償的轉讓。

銀行貸款的還款期如下：

千美元	2020年	2019年
一年以內	73,027	120,014
第二年	98,830	70,209
第三至第五年	335,621	183,107
第五年以後	132,878	294,853
	640,356	668,183
年內平均實際利率(對沖後)	3.2%	4.0%

(b) 可換股債券

千美元	2020年		2019年	
	面值	負債部分	面值	負債部分
於2025年到期，年票息3.0%	175,000	162,893	175,000	160,705

可換股債券賬面價值與彼等公平值相若。

主要條款	
發行規模	175,000,000美元
發行日期	2019年12月10日
到期日	2025年12月10日(發行起計約6年)
票息—現金開支	年利率3.0%，須每半年期末於6月10日及12月10日支付
實際利率	4.7%，自損益表扣除
贖回價	100%
轉換為股份的換股價	2.34港元(自2020年4月17日起生效)(附註)
由債券持有人選擇轉換	持有人可於2020年1月20日或之後隨時換股
債券持有人按本金額的100%贖回之認沽日期	於2023年12月10日(發行起計約4年)，每名債券持有人將有權要求本集團贖回全部或部分債券。

附註：換股價須根據預先釐定的調整因素，就本公司所派付的現金股息(如有)而被調整。倘本集團已宣派股息，該調整於股份除息後首個交易日生效。

會計政策

可換股債券按(i)負債部分及(ii)權益部分的總和入賬。

於初始確認時，可換股債券之負債部分的公平值乃利用等價的非可換股債券之市場利率釐定。所得款項的餘額分配至換股權作為權益部分。

與發行可換股債券相關的交易成本按負債及權益部分於所得款項所佔的比例分配。負債部分其後按攤銷成本使用實際利率法計算，直至可換股債券被轉換或到期而消除為止。

(c) 其他借貸

本集團的其他借貸以乃關於賬面淨值為116,737,000美元(2019年：98,260,000美元)(附註11(b))的八艘(2019年：七艘)自有貨船，該等已出售並立即以租賃光船方式租回。根據租賃條款，本集團有選擇權於租賃期內以預先議定的時間購買該等貨船，並須於各項租賃屆滿時購買該等貨船。由於尚出現違約情況，租賃貨船的權利將轉歸出租人，故有關借貸實際上已獲得擔保。

該等其他銀行借貸的還款期如下：

千美元	2020年	2019年
一年以內	15,709	7,036
第二年	9,616	6,883
第三至第五年	16,400	20,344
第五年以後	18,911	—
	60,636	34,263
年內平均實際利率(對沖後)	4.6%	5.0%

23 租賃負債

千美元	2020年	2019年
於1月1日	92,907	130,459
添置	24,792	16,495
還款	(41,549)	(44,717)
租賃修改	384	(9,574)
租賃終止	(168)	–
匯兌差額	467	244
於12月31日	76,833	92,907
非流動	50,089	53,770
流動	26,744	39,137
	76,833	92,907

租賃負債的還款期如下：

千美元	2020年	2019年
一年以內	26,744	39,137
第二年	21,219	21,084
第三至第五年	27,084	29,686
第五年以後	1,786	3,000
	76,833	92,907

24 股本

	2020年		2019年	
	股份數目	千美元	股份數目	千美元
法定	36,000,000,000	360,000	36,000,000,000	360,000
已發行及繳足				
於1月1日	4,713,396,510	47,039	4,532,519,114	45,205
以貨船代價股份發行的股份(a)	51,793,762	518	155,132,396	1,551
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(b)	23,186,000	232	25,592,000	256
以有限制股份獎勵授出予僱員的股份(b)	7,683,000	1,284	6,614,000	1,406
於有限制股份獎勵失效後轉回受託人的股份(b)	(3,182,000)	(653)	(495,000)	(100)
股份獎勵計劃受託人購入的股份(b)	(5,863,000)	(930)	(5,966,000)	(1,279)
於12月31日	4,787,014,272	47,490	4,713,396,510	47,039

於2020年12月31日，本公司之已發行股本為4,788,871,272股（2019年：4,713,891,510股）股份。較於上表所示之股份數目相差的1,857,000股（2019年：495,000股）股份為受託人所持有與有限制股份獎勵有關的股份，金額為398,000美元（2019年：99,600美元），並已於股本扣減。

(a) 以貨船代價股份發行的股份

於2019年9月17日，本集團就收購四艘貨船訂立貨船合約，總購買代價73,800,000美元透過結合：(i)向賣方以發行價為每股1.80港元發行105,912,033股股份（「貨船代價股份」）合共24,400,000美元；及(ii)現金49,400,000美元所支付。於2019年及2020年，本集團獲交付貨船後分別發行合共54,118,271股股份及51,793,762股股份。於2019年9月17日的收市價為每股1.77港元。

於2019年發行的合共101,014,125股股份與收購另外四艘貨船有關，該收購乃透過結合發行股份及現金斥資進行。

會計政策

於租賃開始日期，租賃負債按於租賃期內作出的租賃款項的現值計量。租賃期包括不可撤銷的時期，並包括受延長租賃期選擇權涵蓋的額外時期，但必須要本集團合理地確定行使延期選擇權或合理地確定不行使終止選擇權。此評估於有關租賃開始時進行。租賃款項包括固定款項和視乎指數或費率而定的可變款項。

在計算租賃款項的現值時，將使用租賃開始日期的增量借貸利率。在開始日期後，租賃負債金額將就所增利息而增加並就所付租賃款項而減少。此外，倘租賃期修改或有變、固定租賃款項有變或就購買相關資產進行的評估有變，租賃負債的賬面金額將重新計量。

短期租賃及低值資產租賃的租賃款項於租賃期內以直線法於損益表內支銷。



(b) 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。

於授出有限制股份獎勵時，相關數目的股份會合法地轉讓或發行予受託人，並由受託人為承授人的利益而持有。於有限制股份獎勵歸屬前，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收取股息權利除外）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，並可用於作出未來的獎授。

年內未歸屬有限制股份獎勵的數目變動如下：

千股	2020年	2019年
於1月1日	81,690	76,930
已授出	30,869	32,206
已歸屬	(32,168)	(26,951)
已失效	(3,182)	(495)
於12月31日	77,209	81,690

於2020年12月31日及根據歸屬時間表，在77,209,000股未歸屬有限制股份獎勵中，23,972,000股、26,485,000股及26,752,000股將分別於2021年7月14日、2022年7月14日及2023年7月14日歸屬。

[第53至54頁
董事會報告](#)

已授出有限制獎勵的變動



有限制股份獎勵的公平值根據本公司與僱員同意股份獎勵安排條款當天的股份收市價釐定。年內已授出的股份之每股加權平均公平值為1.5港元（2019年：1.6港元）。

已授出股份的來源及其導致股本與股份溢價及僱員福利儲備之間的相對變動如下：

	2020年		2019年	
	已授出股份 獎勵數目	相對變動 千美元	已授出股份 獎勵數目	相對變動 千美元
已授出股份獎勵的來源				
發行股份	23,186,000	232	25,592,000	256
由股份獎勵計劃的受託人以本公司 提供的資金於聯交所購入的股份	5,863,000	930	5,966,000	1,279
自受託人轉讓的股份	1,820,000	354	648,000	127
	30,869,000	1,516	32,206,000	1,662

會計政策

普通股歸類為權益。因發行新股份而增加的直接成本於權益中列為所得款項的扣減。

倘任何集團公司購買本公司的權益股本，所支付的代價（包括任何增加的直接成本（扣除所得稅））自權益中扣除，直至股份被註銷、重新發行或出售為止。倘有關股份其後被售出或重新發行，則所收取的任何代價（扣除任何增加的直接交易成本及有關的所得稅）計入權益內。

就以權益償付的以股權支付的交易而言（不包括來自僱員的服務及其他類似服務（見薪酬報告第52頁）），本集團按已收服務的公平值作為計量權益的相應增長。已收服務的公平值若不能可靠估計，本集團會參考所授出股本工具的公平值以間接計量權益的相應增長。



25 儲備

千美元	其他儲備							小計	保留溢利/ (累計虧損)	總計
	股份 ^(a) 溢價	合併 ^(b) 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 ^(c)			
於2020年1月1日	292,405	(56,606)	13,121	(7,488)	(282)	(893)	779,938	1,020,195	208,698	1,228,893
全面收益										
股東應佔虧損	-	-	-	-	-	-	-	-	(208,228)	(208,228)
其他全面收益										
現金流量對沖										
— 公平值虧損	-	-	-	-	(5,936)	-	-	(5,936)	-	(5,936)
— 轉撥至損益表	-	-	-	-	(1,738)	-	-	(1,738)	-	(1,738)
匯兌差額	-	-	-	-	-	805	-	805	-	805
全面虧損總額	-	-	-	-	(7,674)	805	-	(6,869)	(208,228)	(215,097)
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易										
以貨船代價股份發行的股份，扣除發行開支(附註24(a))	11,399	-	-	-	-	-	-	11,399	-	11,399
派付股息(附註9)	-	-	-	-	-	-	-	-	(12,894)	(12,894)
以股權支付的補償(見薪酬報告第51頁)	-	-	-	5,581	-	-	-	5,581	-	5,581
股份獎勵之授出(附註24(b))	-	-	-	(2,378)	-	-	-	(2,378)	1,094	(1,284)
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(附註24(b))	3,335	-	-	(3,567)	-	-	-	(232)	-	(232)
股份獎勵之失效(附註24(b))	-	-	-	653	-	-	-	653	-	653
於2020年12月31日	307,139	(56,606)	13,121	(7,199)	(7,956)	(88)	779,938	1,028,349	(11,330)	1,017,019

(a) 股份溢價主要為扣除計入股本之面值後的發行股份所得款項淨額。

(b) 在本公司股份於2004年在聯交所上市前，本公司通過股份轉換的方式取得PB Vessels Holding Limited及其附屬公司的控制股權，而所收購的附屬公司股份面值與本公司發行股份的面值之間的差額，即為合併儲備。

(c) 實繳盈餘指由於本公司於2016年5月27日生效之股本重組所致的股本削減金額，該等金額轉撥自股本及股份溢價賬目。根據百慕達1981年公司法(經修訂)，實繳盈餘可供分派，惟於以下情況下，本公司不得以實繳盈餘作出分派：(i)本公司當時或於分派後將無法償付其到期負債；或(ii)本公司資產之可變現值將因而低於其負債。

千美元	其他儲備							小計	保留溢利	總計
	股份 ^(a) 溢價	合併 ^(b) 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 ^(c)			
於2019年1月1日	249,951	(56,606)	13,772	(6,791)	4,456	(978)	779,938	983,742	202,262	1,186,004
會計政策變動	-	-	-	-	204	-	-	204	(4,575)	(4,371)
於2019年1月1日重述總權益	249,951	(56,606)	13,772	(6,791)	4,660	(978)	779,938	983,946	197,687	1,181,633
全面收益										
股東應佔溢利	-	-	-	-	-	-	-	-	25,124	25,124
其他全面收益										
現金流量對沖										
- 公平值虧損	-	-	-	-	(7,010)	-	-	(7,010)	-	(7,010)
- 轉撥至損益表	-	-	-	-	2,068	-	-	2,068	-	2,068
匯兌差額	-	-	-	-	-	85	-	85	-	85
全面收益總額	-	-	-	-	(4,942)	85	-	(4,857)	25,124	20,267
與權益持有者以其持有者的 身份進行的交易										
以貨船代價股份發行的股份， 扣除發行開支(附註24(a))	37,099	-	-	-	-	-	-	37,099	-	37,099
派付股息(附註9)	-	-	-	-	-	-	-	-	(21,825)	(21,825)
於贖回及註銷可換股債券時 終止確認權益部分	-	-	(13,772)	-	-	-	-	(13,772)	8,094	(5,678)
發行可換股債券的權益部分	-	-	13,121	-	-	-	-	13,121	-	13,121
以股權支付的補償 (見薪酬報告第51頁)	-	-	-	5,838	-	-	-	5,838	-	5,838
股份獎勵之授出(附註24(b))	-	-	-	(1,024)	-	-	-	(1,024)	(382)	(1,406)
於有限制股份獎勵授出後 發行的股份(附註24(b))	5,355	-	-	(5,611)	-	-	-	(256)	-	(256)
股份獎勵之失效(附註24(b))	-	-	-	100	-	-	-	100	-	100
於2019年12月31日	292,405	(56,606)	13,121	(7,488)	(282)	(893)	779,938	1,020,195	208,698	1,228,893

26 綜合現金流量表附註

(a) 除稅前(虧損)/溢利與經營業務產生的現金對賬表

千美元	2020年	2019年
除稅前(虧損)/溢利	(206,194)	26,237
資產及負債調整		
減值虧損撥備		
– 自有貨船	194,557	1,513
– 使用權資產	4,113	–
– 持作出售資產	934	–
貨船及其他物業、機器及設備之折舊	126,865	129,334
使用權資產之折舊	33,215	36,576
不符合對沖會計處理方法的衍生工具之未變現收益淨額	(9,415)	(7,802)
出售持作出售資產之虧損	1,247	174
出售物業、機器及設備之虧損	571	3,392
終止辦公室租賃之收益	(20)	–
撥回其他應付款項	–	(1,500)
撥回出售開支撥備	–	(367)
租賃開支扣減	–	24
資本及資金調整		
以股權支付的補償	5,581	5,838
業績調整		
財務開支淨額	36,678	36,965
匯兌虧損淨額	1,228	330
營運資金變化前的除稅前(虧損)/溢利	189,360	230,714
存貨減少/(增加)	12,286	(4,893)
應收貿易賬款及其他應收款項的減少/(增加)	4,485	(3,808)
應付貿易賬款及其他應付款項的增加/(減少)	15,854	(4,499)
經營業務產生的現金	221,985	217,514

(b) 借貸的對賬表

千美元	2020年	2019年
於1月1日	863,151	961,093
現金流量		
提用銀行貸款及其他借貸	245,852	316,676
償還銀行貸款及其他借貸	(257,396)	(458,681)
可換股債券票息付款	(5,250)	(4,070)
贖回及註銷可換股債券	–	(119,479)
發行可換股債券的所得款項，扣除發行開支	–	160,277
其他非現金變動		
攤銷貸款安排費用	1,849	2,238
應計可換股債券票息	7,438	3,796
修訂其他借貸	965	–
外匯調整	7,276	1,301
於12月31日	863,885	863,151

(c) 重大非現金交易

有關通過發行新股份以購買貨船的非現金交易，詳情請參閱附註24(a)。

(d) 所有租賃的現金流出

所有租賃的現金流出總額為404,400,000美元(2019年：467,100,000美元)。

27 承擔

(a) 資本承擔

千美元	2020年	2019年
已訂約但未確認為負債 — 購買貨船及貨船設備合約	71,282	59,804

(b) 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租賃期12個月或以下的短期租賃、低值資產租賃及於本報告日尚未開始而租賃期超過12個月的長期租賃。該等租賃的未來累計最低租賃付款如下：

千美元	貨船	土地及樓宇	總計
於2020年12月31日			
一年以內	43,884	18	43,902
第二至第五年	—	26	26
	43,884	44	43,928
於2019年12月31日			
一年以內	35,408	20	35,428
第二至第五年	32,580	4	32,584
第五年以後	2,791	—	2,791
	70,779	24	70,803

(ii) 本集團作為出租人—收入

本集團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	2020年	2019年
一年以內	29,087	13,241
第二至第五年	26,298	26,298
第五年以後	4,231	10,801
	59,616	50,340

本集團出租貨船的租賃年期於1年至6年內(2019年：1年至7年內)屆滿，而其主要來自一艘超巴拿馬型乾散貨船的收入為37,100,000美元(2019年：43,700,000美元)。

會計政策—經營租賃：本集團為出租人

當本集團按經營租賃租出資產時，該等資產會列入資產負債表，且(如適用)按附註11「物業、機器及設備」所載的本集團折舊政策予以折舊。按經營租賃出租資產產生的收入於租賃期內以按時間的日均租金確認。

28 財務負債概要

本附註應連同第36頁所載的流動資金風險一節一併閱讀。本集團的財務負債、以淨額結算衍生金融工具及以總額結算衍生金融工具，以於結算日至合約到期日之餘下期間作為基準金額的有關到期情況概述如下。當中為合約現金流量，包括本金及利息部分（如適用）。

千美元	一年以內		第二年		第三至第五年		第五年以後		總計	
	2020年	2019年	2020年	2019年	2020年	2019年	2020年	2019年	2020年	2019年
借貸										
銀行貸款	89,400	150,149	112,581	94,275	364,867	236,089	140,605	308,809	707,453	789,322
其他借貸	17,926	8,598	11,479	8,141	19,727	21,595	27,641	–	76,773	38,334
可換股債券	5,250	5,250	5,250	5,250	190,750	15,750	–	180,250	201,250	206,500
租賃負債	29,174	41,879	22,927	22,995	28,514	31,712	1,919	3,233	82,534	99,819
衍生金融工具										
(i) 結算淨額 (a)										
利率掉期合約	2,852	577	1,960	865	3,234	828	122	(381)	8,168	1,889
燃料掉期合約	7,307	1,841	2,470	1,483	–	484	–	–	9,777	3,808
(ii) 結算總額 (b)										
遠期外匯合約										
– 現金流量對沖										
– 流出	24,166	24,094	18,388	24,166	13,215	31,603	–	–	55,769	79,863
– 流入	(22,549)	(21,083)	(17,242)	(20,263)	(12,338)	(26,545)	–	–	(52,129)	(67,891)
– 其他										
– 流出	2,249	791	2,249	1,117	566	1,117	–	–	5,064	3,025
– 流入	(2,095)	(796)	(2,095)	(1,123)	(536)	(1,123)	–	–	(4,726)	(3,042)
流出淨額	1,771	3,006	1,300	3,897	907	5,052	–	–	3,978	11,955
應付貿易賬款及其他應付款項	117,332	115,868	–	352	–	–	–	–	117,332	116,220

(a) 以淨額結算衍生金融工具指按衍生資產或負債之條款以淨額機制結算，例如結算財務資產或負債的合約價格與市場價格之間的差異。

(b) 以總額結算衍生金融工具指衍生資產或負債未按上述淨額機制結算。

29 重大關連人士交易

本集團在正常業務過程中按公平基準進行之重大關連人士交易（並不符合上市規則第14A章所界定之關連交易或持續關連交易之定義）僅包括主要管理層薪酬。有關主要管理層薪酬的詳情（包括董事酬金）及僱員福利的會計政策，請參閱於第50至第52頁的薪酬報告。



30 財務擔保

於2020年12月31日，本公司已為若干附屬公司就本集團之貸款融資作出最大額度為784,600,000美元（2019年：876,300,000美元）之企業擔保。

會計政策

財務擔保合約是指要求擔保發行人（即擔保人）須就由於指定債務人未能根據債務工具的條款於到期日還款給擔保受益人（即持有人）所帶來的虧損而向持有人作出特定補償的合約。

財務擔保合約於初始按公平值確認，其後按以下較高者計量：(i)起初確認的金額減累計攤銷；及(ii)擔保人於結算日就財務擔保合約須清償的款項。

31 或然負債及或然資產

於2020年及2019年12月31日，本集團並無重大或然負債及或然資產。

會計政策

或然負債指產生自過往事件的可能責任，且其存在只能由本集團無法完全控制的一個或多個不確定未來事件的發生或不發生而確認。或然負債還有可能是產生自過往事件的當前責任，但由於未必構成經濟資源流失，或由於責任的數額無法可靠地計算，有關負債未被確認列賬。

雖然或然負債未被確認列賬，但在財務報表附註中須予以披露。當經濟資源可能外流時，有關負債將被確認為撥備。

或然資產指產生自過往事件的可能資產，且其存在只可能由本集團無法完全控制的一個或多個不確定未來事件的發生或不發生而確認。

雖然或然資產未被確認列賬，但當很有可能收到經濟效益時會在財務報表附註中披露。當肯定收到經濟效益時，有關資產將確認列賬。

32 主要附屬公司

於2020年12月31日，本公司全資擁有下列主要附屬公司的直接及間接權益：

公司名稱	註冊成立／ 營運地點	已發行及繳足股本	主要業務
直接持有股份			
PB Vessels Holding Limited	英屬處女群島	1,191,118,775美元	投資控股
PB Management Holding Limited	英屬處女群島	12,313美元	投資控股
PB Issuer (No.5) Limited	英屬處女群島	1美元	可換股債券發行
間接持有股份			
乾散貨運			
Albatross Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Astoria Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船租賃
Baker River Limited	香港／國際	1港元	貨船租賃
Baltic Sea Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Barracuda Island Limited	香港／國際	1港元	貨船租賃
Barrow Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Bass Strait Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Bell Bay Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Block Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Bonny Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Bright Cove Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Cape York Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Cherry Point Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Chiloe Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Columbia River Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Cooper Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Corio Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Cramond Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
鷹峯貿易有限公司	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Eastern Cape Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Elizabay Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Elizabeth Castle Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船租賃
Elizabeth River Limited	香港／國際	1港元	貨船租賃
Esperance Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Everclear Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	31,001美元	貨船擁有及租賃
Finest Solution Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Francesca Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	30,001美元	貨船擁有及租賃
Future Sea Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Gharapuri Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Gold River Vessel Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Good Shape Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Goodwyn Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Grande Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Hainan Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Helen Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Honey Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Illovo River Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Imabari Logger Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Impression Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Ince Point Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Incheon Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Indian Ocean Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Indigo Lake Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Ipanema Beach Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Isabela Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Iwagi Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Jamaica Bay Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
James Bay Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Jericho Beach Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Jervis Bay Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃

公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及繳足股本	主要業務
Jiangmen Trader Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
Jules Point Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
Jumeirah Beach Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Kaiti Hill Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Kanda Logger Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Key West Shipping Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Kodiak Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Kultus Cove Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Labrador Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	38,001美元	貨船擁有及租賃
Lake Stevens Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Liberty Vessel Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
Longview Logger Limited	香港/國際	1港元	貨船租賃
Luzon Strait Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
Marsden Point Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Matakana Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Mega Fame Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
Mount Adams Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
Mount Aso Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Mount Baker Shipping Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Mount Hikurangi Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Mount Rainier Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Mount Seymour Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Mount Taranaki Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Newman Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	26,001美元	貨船擁有及租賃
Nightingale Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島	1美元	貨船擁有
Nobal Sky Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船租賃
Nootka Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島	1美元	貨船擁有
North Shipping (BVI) Limited (前稱Texel Limited)	英屬處女群島	1美元	貨船擁有
Novelty Shipping (BVI) Limited (前稱Noble Shipping (BVI) Limited)	英屬處女群島	1美元	貨船擁有
Oak Bay Shipping Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Olive Bay Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Olympia Logger Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Orange River Shipping Limited	香港/國際	1港元	貨船租賃
Osaka Bay Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Otago Bay Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Otago Harbour Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Othello Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	26,593美元	貨船擁有及租賃
Oyster Bay Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering Limited	英屬處女群島/國際	10美元	貨船租賃
Pacific Basin Chartering (No. 1) Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 2) Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 3) Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 4) Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 6) Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 7) Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 8) Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 10) Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Paqueta Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Pearl Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Pelican Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Penguin Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Port Alberni Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Port Alfred Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Port Alice Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
Port Angeles Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Port Botany Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
Puget Sound Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Saldanha Bay Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃

32 主要附屬公司(續)

公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及繳足股本	主要業務
Seal Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Shakespeare Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Shark Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Sharp Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Shelter Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Swan River Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Tampa Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Texel Island Limited	香港／國際	1港元	貨船租賃
Uhland Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Verner Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
West Bay Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
White Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Zhoushan Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
其他			
太平洋航運代理有限公司	香港／國際	10港元	船務諮詢服務
Pacific Basin Handymax (UK) Limited ¹	英格蘭及威爾斯	1英鎊	貨船管理服務
Pacific Basin Handysize Limited	英屬處女群島／香港	10美元	貨船管理及航運服務
Pacific Basin Handysize (HK) Limited	香港	10港元	貨船管理及航運服務
Pacific Basin Supramax Limited	香港	10港元	貨船管理及航運服務
Pacific Basin (UK) Limited ¹	英格蘭及威爾斯	2英鎊	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Australia) Pty Ltd ¹	澳洲	1澳元	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Brasil) Ltda	巴西聯邦共和國	50,000巴西雷亞爾	貨船代理及管理服務
Pacific Basin Shipping (Canada) Limited	加拿大英屬哥倫比亞省	1股無面值之普通股	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Chile) Limitada	智利聖地牙哥	相等於6,000美元的 智利比索	船務諮詢服務
太平洋航運(香港)有限公司	香港	20港元	貨船代理及管理服務
Pacific Basin Shipping (New Zealand) Limited	紐西蘭	100股無面值之股份	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (South Africa) (Pty) Ltd ¹	南非共和國	120股無面值之股份	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (UK) Limited ¹	英格蘭及威爾斯	2英鎊	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (USA) Inc.	美國	1,000 美元	船務諮詢服務
PB Maritime Personnel Inc. ¹	菲律賓	17,300,000菲律賓比索	船員服務
PBS Corporate Secretarial Limited	香港	10港元	秘書服務
太華船務(北京)有限公司 ^{1及2}	中國	4,000,000美元 (註冊股本)	代理及貨船管理服務

(1) 該等附屬公司的財務報表並不由羅兵咸永道會計師事務所審核。該等附屬公司之淨負債及本集團股東應佔年內業績淨額之總計分別為17,243,000美元(2019年：14,833,000美元)及虧損4,145,000美元(2019年：虧損3,514,000美元)。

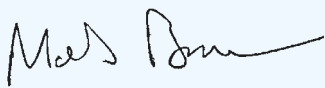
(2) 該附屬公司乃為於中國成立的外商獨資企業，本集團已悉數繳足其註冊資本。

33 本公司資產負債表及儲備變動

(a) 本公司資產負債表

	附註	於12月31日	
		2020年 千美元	2019年 千美元
資產			
非流動資產			
於附屬公司的投資		744,360	1,324,461
流動資產			
預付款項及其他應收款項		224	292
應收附屬公司款項		406,024	404,864
現金及現金等價物		32	26
		406,280	405,182
資產總額		1,150,640	1,729,643
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本	24	47,490	47,039
保留溢利		9,893	604,298
其他儲備		1,079,878	1,064,855
權益總額		1,137,261	1,716,192
負債			
流動負債			
應計費用及其他應付款項		259	296
應付附屬公司款項		13,120	13,155
負債總額		13,379	13,451

董事會已於2021年2月25日批准發表本財務報表。



Mats H. Berglund
董事



Peter Schulz
董事

33 本公司資產負債表及儲備變動(續)

(b) 本公司儲備變動

千美元	其他儲備			小計	保留溢利	總計
	股份溢價	僱員福利儲備	實繳盈餘			
於2020年1月1日	292,405	(7,488)	779,938	1,064,855	604,298	1,669,153
股東應佔虧損	-	-	-	-	(582,605)	(582,605)
以貨船代價股份發行之股份， 扣除發行開支(附註24(a))	11,399	-	-	11,399	-	11,399
派付股息(附註9)	-	-	-	-	(12,894)	(12,894)
以股權支付的補償(見薪酬報告第51頁)	-	5,581	-	5,581	-	5,581
股份獎勵之授出(附註24(b))	-	(2,378)	-	(2,378)	1,094	(1,284)
於有限制股份獎勵授出後發行之股份 (附註24(b))	3,335	(3,567)	-	(232)	-	(232)
股份獎勵之失效(附註24(b))	-	653	-	653	-	653
於2020年12月31日	307,139	(7,199)	779,938	1,079,878	9,893	1,089,771
於2019年1月1日	249,951	(6,791)	779,938	1,023,098	619,698	1,642,796
股東應佔溢利	-	-	-	-	6,807	6,807
以貨船代價股份發行之股份， 扣除發行開支(附註24(a))	37,099	-	-	37,099	-	37,099
派付股息(附註9)	-	-	-	-	(21,825)	(21,825)
以股權支付的補償(見薪酬報告第51頁)	-	5,838	-	5,838	-	5,838
股份獎勵之授出(附註24(b))	-	(1,024)	-	(1,024)	(382)	(1,406)
於有限制股份獎勵授出後發行之股份 (附註24(b))	5,355	(5,611)	-	(256)	-	(256)
股份獎勵之失效(附註24(b))	-	100	-	100	-	100
於2019年12月31日	292,405	(7,488)	779,938	1,064,855	604,298	1,669,153

於本公司的財務報表內處理的股東應佔虧損為582,605,000美元(2019年：溢利6,807,000美元)。

獨立核數師報告

致太平洋航運集團有限公司股東

(於百慕達註冊成立的有限公司)

意見

我們已審計的內容

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」)列載於第61至98頁的綜合財務報表，包括：

- 於2020年12月31日的綜合資產負債表；
- 截至該日止年度的綜合損益表；
- 截至該日止年度的綜合全面收益表；
- 截至該日止年度的綜合權益變動結算表；
- 截至該日止年度的綜合現金流量表；及
- 綜合財務報表附註，包括主要會計政策概要。

我們的意見

我們認為，該等綜合財務報表已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了 貴集團於2020年12月31日的綜合財務狀況及其截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量，並已遵照香港《公司條例》的披露規定妥為擬備。

意見的基礎

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計綜合財務報表承擔的責任」部分中作進一步闡述。

我們相信，我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

獨立性

根據香港會計師公會頒布的《專業會計師道德守則》(以下簡稱「守則」)，我們獨立於 貴集團，並已履行守則中的其他專業道德責任。

關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷，認為對本期綜合財務報表的審計最為重要的事項。這些事項是在我們審計整體綜合財務報表及出具意見時進行處理的。我們不會對這些事項提供單獨的意見。

我們在審計中識別一項關鍵審計事項為自有貨船及使用權資產賬面值。

關鍵審計事項

自有貨船及使用權資產賬面值

請參閱綜合財務報表附註11、附註12及附註20。

於2020年12月31日，貴集團擁有一支總值1,677,600,000美元的自有貨船船隊及57,700,000美元的貨船使用權資產。

使用權資產代表貴集團作為承租人於租賃期內使用租賃貨船的權利。

鑑於小型及大型小靈便型乾散貨船大致上不再可完全地互換調配，因此自有貨船及使用權資產被分為三個(2019年：兩個)現金產生單位(「現金產生單位」)。三個現金產生單位分別是低於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船(「小型小靈便型乾散貨船」)、相等於或高於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船(「大型小靈便型乾散貨船」)以及超靈便型乾散貨船。

貴集團於2020年6月30日及2020年12月31日的資產淨值高於其市值，此被視為有可能減值的跡象。管理層因此對貴集團的自有貨船及使用權資產進行減值評估。

當賬面值超過可收回金額(即使用價值與扣除出售開支之公平值較高者)時，則確認減值。於2020年6月30日，管理層進行了減值評估，並作出198,200,000美元的減值。於2020年12月31日，管理層採用相同方法進行另一減值評估。除2020年下半年對若干持作出售貨船作出1,400,000美元的進一步減值虧損外，由於現金產生單位的可收回金額超過其賬面值，因此並無作出進一步減值。

扣除出售開支之公平值主要是基於獨立第三方估值師評估的貨船市值。在採用使用價值計算時，其為根據各現金產生單位的未來貼現現金流量計算得出，當中涉及對預期僱用率、按期租合約對等基準的日均收入、服務成本、通脹率及採用於未來現金流的貼現率之重要判斷及假設。

我們的審計如何處理關鍵審計事項

我們透過評估有關估值方法以評估管理層的減值評估。

就使用價值模型而言，我們評估使用價值模型所用的未來貼現現金流量及其制定過程，包括比較最新的董事會批准預算及評估相關假設，當中包括：

- 按期租合約對等基準的預期日均租金與歷來實際表現及外部市場數據比較；
- 營運開支通脹率及一般及行政管理開支通脹率與經濟預測比較；
- 服務成本與外部市場數據比較；
- 預期僱用率與歷來實際表現比較；
- 貼現率以我們對業內貼現率及可比較機構的專業知識作出評估；
- 評估以往預算及預測的合理性，包括比較去年使用價值模型所用的預測僱用率、租入貨船的租金及營運開支與今年的業務實際表現；
- 根據我們對業務及行業的知識就上述假設進行敏感度分析。

關於管理層對扣除出售開支之公平值的評估：

- 我們已評估及評核管理層所使用的外界估值師的能力、實力和客觀性；
- 我們亦已根據外部市場數據對估值師的估值進行基準測試。

基於現有憑證，我們認為管理層於減值評估中使用的判斷及假設合理。

其他信息

貴公司董事須對其他信息負責。其他信息包括年報內的所有信息，但不包括綜合財務報表及我們的核數師報告。

我們對綜合財務報表的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

結合我們對綜合財務報表的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與綜合財務報表或我們在審計過程中所了解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。

董事及審核委員會就綜合財務報表須承擔的責任

貴公司董事須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《公司條例》的披露規定擬備真實而中肯的綜合財務報表，並對其認為為使綜合財務報表的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

在擬備綜合財務報表時，董事負責評估 貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事有意將 貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審核委員會須負責監督 貴集團的財務報告過程。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

我們的目標，是對綜合財務報表整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們僅按照百慕達1981年《公司法》第90條向閣下（作為整體）報告我們的意見，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。合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《香港審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或匯總起來可能影響綜合財務報表使用者依賴綜合財務報表所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

在根據《香港審計準則》進行審計的過程中，我們運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。我們亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對 貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對 貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致 貴集團不能持續經營。
- 評價綜合財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合財務報表是否中肯反映交易和事項。
- 就 貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對綜合財務報表發表意見。我們負責 貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任(續)

除其他事項外，我們與審核委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部控制的任何重大缺陷。

我們還向審核委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及在適用的情況下，用以消除對獨立性產生威脅的行動或所採取的防範措施。

從與審核委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期綜合財務報表的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是John J. Ryan。



羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港，2021年2月25日

集團財務概要

下文載列本集團過去五個財政年度的業績、資產負債表、現金流量及其他數據摘要，有關資料乃摘錄自本集團於該等年度的年報而並無按現行會計準則作出追溯調整：

千美元	2020年	2019年	2018年	2017年	2016年
業績					
營業額	1,470,932	1,585,900	1,591,564	1,488,019	1,087,371
稅息折舊及攤銷前溢利	184,736	230,704	215,848	133,822	22,826
基本(虧損)/溢利	(19,444)	20,534	71,968	2,163	(87,669)
股東應佔(虧損)/溢利	(208,228)	25,124	72,284	3,610	(86,547)
資產負債表					
資產總額	2,189,527	2,394,235	2,366,206	2,231,592	2,107,225
負債總額	(1,125,018)	(1,118,303)	(1,134,997)	(1,070,457)	(1,066,454)
權益總額	1,064,509	1,275,932	1,231,209	1,161,135	1,040,771
現金及存款總額	234,824	200,244	341,802	244,694	269,204
借貸淨額	629,061	662,907	619,291	636,274	570,038
現金流量					
經營	219,613	217,027	189,555	124,740	49,521
投資	(92,114)	(143,900)	(116,842)	(123,560)	(98,643)
其中購置物業、機器及設備	(102,031)	(183,984)	(127,924)	(219,857)	(181,340)
融資	(101,572)	(202,146)	29,979	56,759	18,112
現金及現金等價物淨變動(不包括定期存款)	25,927	(129,019)	102,692	57,939	(31,010)
其他數據					
每股基本盈利	美仙 (4.45)	0.55	1.64	0.09	(2.63)
每股股息	美仙 -	0.3	0.8	-	-
可供分派溢利派息率	-	51%	50%	-	-
每股經營業務產生的現金流	美仙 4.7	4.8	4.3	3.1	1.5
每股公司賬面淨值	美仙 22.2	27.1	27.2	26.1	25.9
年末收市價	港元 1.46	1.64	1.49	1.69	1.25
年末市值	千美元 902,000	993,000	863,000	960,000	647,000

www.pacificbasin.com

投資者 > 財務概要

歷年財務概要



公司資料

主要辦事處

香港
黃竹坑
香葉道二號
One Island South 31樓
電話：+852 2233 7000 傳真：+852 2865 2810

註冊辦事處

Clarendon House
2 Church Street
Hamilton HM11
Bermuda

全球辦事處

香港、大連、德班、馬尼拉、東京、奧克蘭、墨爾本、倫敦、斯坦福、聖地牙哥、里約熱內盧及溫哥華

股份過戶登記處

香港中央證券登記有限公司
香港灣仔
皇后大道東183號
合和中心17M樓
電話：+852 2862 8555 傳真：+852 2865 0990
電郵：hkinfo@computershare.com.hk

核數師

羅兵咸永道會計師事務所
執業會計師
註冊公眾利益實體核數師

律師

張葉司徒陳律師事務所

公司秘書

莫潔婷女士，註冊會計師
電郵：companysecretary@pacificbasin.com

股份代號

聯交所：2343.HK
彭博：2343 HK
路透：2343.HK

上市地點及上市日期

香港聯合交易所有限公司
2004年7月14日

已發行股份總數

於2020年12月31日為4,788,871,272股

公共及投資者關係

本公司
電郵：ir@pacificbasin.com
電話：+852 2233 7000
傳真：+852 2110 0171

網址

www.pacificbasin.com



社交媒體渠道



Facebook、Twitter、LinkedIn、YouTube及微信     

2020年可持續發展報告



請登入網址瀏覽2020年兩份報告

www.pacificbasin.com/ar2020



歡迎使用網上意見表格向我們提出建議

2020年網上年報





我們的海上英雄，
在新型冠狀病毒疫情肆虐下，
堅守崗位，努力不懈

#CopingWithCovid-19





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)

香港
黃竹坑
香葉道2號
One Island South 31樓

電話: +852 2233 7000
傳真: +852 2865 2810

www.pacificbasin.com



請掃描此處進入本公司網站

關注我們



概念及設計: emperorworks
製作: 資本財經印刷有限公司
* 僅供識別