



Pacific Basin

強健業務模式
靈活貨船
熱誠團隊

太平洋航運
2019年報
股份代號：2343



業務摘要

集團

乾散貨運市場於2019年表現波動及疲弱，但相比大市我們的表現持續良好

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的收入高於市場指數

41% 及 24%

我們簽訂兩項循環信用貸款、償還及以更優惠利率發行新可換股債券及發行新股份以支付四艘貨船的部分代價，進一步改善我們的資產負債及流動資金狀況

我們於2019年末的流動資金達

383,000,000美元

淨負債比率為35%
(借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率)

船隊

我們於2019年內獲交付八艘現代化貨船及出售兩艘較舊的貨船，以及於2020年4月底前交付的三艘已購入及一艘已出售的貨船，我們的自有貨船船隊將增加至117艘

連同租賃貨船，我們整體平均營運一共229艘小靈便型及超靈便型乾散貨船

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船於2020年的收租日數中，分別已有42%及60%按日均租金8,910美元及11,390美元(淨值)獲訂約

我們致力維持整體具競爭力的成本架構，貨船日均營運綜合開支為4,080美元

展望

由於2019年新建造貨船的交付與預計訂單數量大致相若，因此2019年貨船船隊增長較預期高。我們預計2020年上半年將持續有大量較大型貨船交付，而隨後貨船船隊淨增長將減少，尤其是我們分部。

大型貨船因裝置硫淨化器將繼續暫停營運數週，低硫燃料價格高企可降低最佳的航行速度，甚至減緩2020年及之後的供應增長。

2020年年初遇上季節性疲弱，加上因控制冠狀病毒疫情所採取措施減低中國進口貨物的需求及擾亂的物流運輸。事態發展難以預測，惟一旦疫情得到控制及中國經濟活動恢復，重拾需求及刺激經濟措施將可帶動市況造好。

整體大宗散貨的長期需求持續穩健，我們將繼續策略性地尋求購買優質二手貨船及出售較小型較舊貨船的機會。



航程焦點一覽

乾散貨船Imabari Logger 從加拿大運載木材駛往韓國及中國

本年報內的照片為我們自有的37,500載重噸小靈便型乾散貨船 [Imabari Logger] 於2019年5月從布克洋抵達波特蘭卸下水泥後，短程壓載航行至溫哥華及魯珀特王子港，裝載木材回到仁川及曹妃甸。具有價值的順逆航程組合讓我們實現高裝載率及優於市場指數。



日期：2019年5月3日至6月6日
航程：34日 (包括裝載及卸載)
貨物：木材
商品價值：超過5百萬美金



Imabari Logger為設計用於運載木材及各種散貨及雜貨的多用途貨船。



該貨船由船長楊季陳帶領下的22名中國船員完成了航程。



運輸木材需要貨船配備立柱和綁紮裝置，以及訓練有素和具有高度安全意識的船員。

財務概要

稅息折舊及攤銷前溢利錄得
230.7百萬美元及淨溢利

25.1百萬美元

↓ 47.2百萬美元 (按年)

董事會建議派息每股

2.1港仙

↓ 4.1港仙 (按年)

年終現金

200.2百萬美元

↓ 141.6百萬美元 (按年)

	2019年 百萬美元	2018年 百萬美元
業績		
營業額	1,585.9	1,591.6
按期租合約對等基準的收入總額	865.7	881.1
稅息折舊及攤銷前溢利 ¹	230.7 ²	215.8
基本溢利 KPI	20.5	72.0
股東應佔溢利	25.1	72.3
現金流量		
經營	217.0 ²	189.5
投資	(143.9)	(116.8)
融資	(202.1)	30.0
現金及現金等價物淨變動 (不包括定期存款)	(129.0)	102.7
資產負債表		
資產總額	2,394.2	2,366.2
現金及存款總額	200.2	341.8
借貸淨額	662.9	619.3
股東權益	1,275.9	1,231.2
資本承擔	59.8	70.2
每股數據		
	港仙	港仙
每股基本盈利	4.3	12.9
股息 KPI	2.1	6.2
經營業務產生的現金	37.3	33.8
股東權益	212	213
期末股價	164	149
期末市值	77億港元	68億港元
比率		
淨溢利率	2%	5%
平均股本回報率	2%	6%
股東總回報率	13%	(10%)
借貸淨額相對自有貨船		
賬面淨值比率 KPI	35%	34%
借貸淨額相對股東權益比率	52%	50%
利息覆蓋率 KPI	5.4倍 ²	6.0倍

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

² 於採納香港財務報告準則第16號「租賃」新會計準則後，所有年期12個月以上的租賃已於資產負債表內確認為使用權資產及租賃負債。因此，大部分租賃開支已被重大改動呈列稅息折舊及攤銷前溢利、經營業務產生的現金流及利息覆蓋率等關鍵績效指標及比率的使用權資產折舊及租賃負債利息開支取代，因本集團自2019年1月1日起已採納香港財務報告準則第16號「租賃」使用修訂追溯法而比較數字不予重述。

於香港財務報告準則第16號「租賃」對財務產生影響前呈列之年度稅息折舊及攤銷前溢利、經營業務產生的現金流及利息覆蓋率，分別為184.9百萬美元、173.9百萬美元及4.9倍。

目錄

業務回顧

- 00 業務摘要
- 01 財務概要
- 02 業務簡介
- 03 策略模式
- 04 企業及社會責任摘要
- 06 主席報告
- 08 行政總裁報告
- 12 市場回顧
- 14 我們的表現
- 16 日均貨船開支
- 17 貨船承擔

資金

- 18 現金流及現金
- 19 債務及未提用的已承諾借貸融資額
- 20 財務開支

策略回顧

- 21 共邁遠途
- 22 核心業務資料
- 24 資源應用
- 26 履行策略及風險
- 54 新聞及成就

管治

- 33 企業管治
- 42 董事
- 44 薪酬報告
- 47 董事會報告
- 51 投資者關係
- 100 公司資料

財務報表

- 55 集團表現分析
- 56 財務報表
- 60 財務報表附註
- 95 獨立核數師報告
- 99 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
- 連結至我們的企業社會責任報告的相關詳情
- 重要關鍵績效指標
- 經審核資料

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。我們的團隊擁有逾3,900名船員及345名分布全球12個主要地區的辦事處的岸上員工。

我們的船隊

(於2020年1月31日)

		營運貨船			總計	總載重噸 (百萬噸) 自有	平均 船齡 自有
		自有 ^{1,2}	長期租賃	短期租賃 ³			
	小靈便型	81	17	19	117	2.68	11.8
	超靈便型	34	6	41	81	1.95	8.5
	超巴拿馬型	1	1	0	2	0.12	9.0
	總計	116	24	60	200	4.75	10.8

¹ 上述已包括一艘於2019年購買並已於2020年1月交付的貨船

² 另有兩艘已購入及一艘已出售，預期所有貨船將於2020年4月底前交付

³ 於2020年1月營運的短期及與指數掛鈎的貨船平均數目

第15頁

於2019年營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船平均數目

第71及80頁

財務報表附註11及20

截至2019年12月31日，我們自有貨船的賬面值及持作出售資產



2019年企業社會責任報告

全面的企業社會責任報告以獨立文件形式載列於我們網站內可持續發展分頁中，網址如下：

www.pacificbasin.com/en/sustainability/csr.php 



綜合報告框架

在擬備本集團年報、企業社會責任報告及內部管理報告中，我們遵循國際綜合報告理事會的國際框架。該框架提升了我們的思考、規劃及報告業務的方式。

策略模式



~200
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：我們按期租合約對等基準的收入較市場優勝的能力

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

大型船隊及多功能貨船

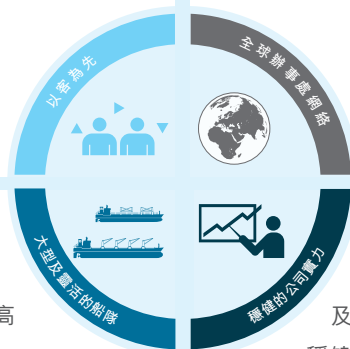
具規模的船隊及可靈活互換的優質貨船為客戶提供富彈性的服務、優化航程及提高貨船及船隊僱用率

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，及對良好的企業管治及企業社會責任的承諾



重點策略

我們履行策略

- 投資高質素的船隊 第26頁
- 培育人才 第27頁
- 深化我們的客戶關係 第28頁
- 維護健康、安全及環境 第29頁
- 完善管理及管治常規 第30頁
- 提高效率及控制成本 第31頁
- 提升公司架構及財政實力 第32頁



第24頁 資源應用

第26頁 履行策略及風險

企業社會責任摘要

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

太平洋航運作為一所具規模的船運企業，利用及影響著我們賴以創造及保護價值的資源和關係。

作為航運業界具規模及對未來抱有宏願的企業，我們致力承擔這有助我們的業務取得可持續長遠發展的責任。我們所採取的多項負責任措施，代表著我們對企業社會責任的承諾，有助提升我們的競爭力及加強我們的財務表現、聲譽、業務可持續發展及未來價值。

該等責任和關係是我們能專注履行策略目標之重要元素。我們對企業社會責任的積極態度，已植根於我們的企業文化之中，並透過相關的政策和制度，融合於日常的業務營運及發展。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2019年企業社會責任報告。

第24頁
資源應用



集團資料

於全球營運約**200**艘高靈活性及可互換貨船的船隊

海上員工逾**3,900**人

於**12**個主要地點的岸上員工達**345**人

總部設於**香港**並於**香港**上市



以客為先

超過**500**名客戶—工業客戶、乾散貨商品貿易商及生產商

現貨及長期貨運合約

貨物多元化—穀物及農產品、木材及林業產品、鋼材及廢五金、水泥、肥料、金屬精礦等

客戶及貨物多元化，實現三角點貿易及高僱用率



獎項

Lloyd's List Asia Pacific Awards 2019
乾散貨營運商大獎

International Bulk Journal Awards 2019
人才培訓大獎

香港海事處頒發
港口國監督檢查卓越表現獎



乾散貨船分部



小靈便型
25,000-41,999 載重噸



超靈便型
42,000-64,999 載重噸

在高度分散的市場中，我們營運的船隊佔全球船齡20年以下的小靈便型乾散貨船約6%及超靈便型乾散貨船約3%

第22頁
核心業務資料



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暫的利益
- ▶ 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21頁
共邁遠途



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！

因工傷事故損失工時頻率

0.71

每百萬工時因工傷事故損失工時

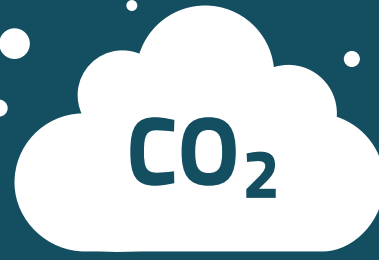
我們於2019年的因工傷事故損失工時頻率於業界標準中為低，是按年13%的改善，是自2004年以來最低的頻率

我們支持以下業界的 進取目標：

- 到2030年提高全球船隊碳效能
40%*
- 到2050年降低溫室氣體排放總量
50%*

* 相對於2008年的情況及為最低目標

我們已加入 零排放聯盟



90% 裝載與壓載

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



其他資料

營運中船隊

229 艘

小靈便型及超靈便型貨船
(每年平均)

貨運量

67.1 百萬噸

環球網絡

12 個

辦事處

曾停泊的港口

768/110 個

港口及國家

已航行

11.8 百萬海里

聘用船員

3,900+ 名

海員

岸上員工

345 名

員工

員工培訓

45%

接受外部培訓

海員留任

87%

整體船員留任率

贊助及慈善捐款

85,000 美元

整體錄得工傷 事故頻率

1.56

每百萬工時可記錄事故

因工傷事故損失 工時頻率

0.71

每百萬工時工傷事故損失工時

檢查缺失率

0.74

每次檢查

污染事故

0

事故宗數

所耗燃料

0.45 百萬噸

自有船隊

所耗燃料

0.86 百萬噸

自有船隊+租賃船隊

二氧化碳排放量

1.41 百萬噸

自有船隊

排二氧化碳指數 (能源效能營運指標)

10.49

每噸海里的二氧化碳排放量

隨著全球減碳，
太平洋航運將繼續運載
全球海上貿易重要支柱
的非化石燃料商品



www.pacificbasin.com/en/sustainability/csr.php
2019年企業社會責任報告



主席報告

太平洋航運具備堅韌靈活以應對市場波動的能力。利用我們卓越的平台，堅守我們的企業使命及價值，確保業務長期的可持續發展。



在充滿挑戰的市場中保持穩定業績

乾散貨運市場於2019年表現波動及疲弱。我們亦於2019年投入大量資源預備符合新訂環保法規的工作。因此，儘管我們的溢利遜於去年，但相比大市我們的表現持續良好。

2019年股息

董事會建議2019年股息為每股2.1港仙（2018年：6.2港仙），佔我們全年溢利的51%，符合我們的股息政策。

讓業務可持續發展的有效平台

穩健的商業模式及優越的船隊

我們具規模、統一設計、靈活可互換的船隊，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。憑藉我們船隊規模統一，輔以我們對貨船營運及貨物的專業知識，使我們能夠結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。

於2019年有數艘現代化二手貨船交付至我們領先全球的靈便型船隊。我們將繼續奉行購置較大型、更高質量的二手小靈便型及超靈便型貨船以擴充及更新現有船隊的策略，同時基於新環境法規的不確定性，避免訂購價格高昂的新建造貨船。

應對更大的環境法規挑戰

一如我們過去應對環境法規的方法，對遵守壓倉水管理公約及更具挑戰性的國際海事組織制定的全球性0.5%硫排放上限，我們均儘早作出充分的準備，過程中並無遇到重大的預計之外的服務中斷。

預期未來國際海事組織的溫室氣體減排目標將會帶來更大的挑戰。目標包括（相對2008年）於2030年前提高全球船隊的二氧化碳效能至少40%，及於2050年降低業界的合計溫室氣體排放量的一半。要達到這些目標需要關鍵的減碳措施及研發可以早在2030年前推出全球第一艘商業上可行的深海零排放貨船。我們已加盟最近成立，由一百多家公司組成的「零排放聯盟」（Getting to Zero Coalition），致力探討如何實現這些目標。

直至有更明確的法規細則及零排放燃料及可使用於乾散貨船的技术，我們將繼續投資於現代化、節省燃料、日本建造的二手貨船，以及高效節能的技術及其他燃油優化措施以減少排放。

我們擁有一支優秀的團隊及良好的財務狀況，有實際及經濟能力適應及應對合規及新技術的要求。我誠邀閣下閱讀載於《2019年企業社會責任報告》內的相關重要資訊。

資歷深厚的董事會及強健管治

於2019年9月2日，Kirsi Tikka博士加入我們的董事會成為新的獨立非執行董事。我們正為日益減碳的未來做準備，她的豐富經驗將有助我們評估新環境法規，各種可持續性措施及新技術，如新建造貨船及發動機設計，以及新燃料及推動裝置技術。

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，繼續支持我們業務每一部分並積極提升持份者對太平洋航運作為合作夥伴及投資的信心。

具競爭力的資本以及穩健的資產負債表和成本架構

於2019年，我們通過發行股份支付部分購買貨船的部分代價，我們安排新的循環信貸並發行了新的可換股債券，這些均足以印證我們能獲得行業最具成本競爭力的外來資金的寶貴渠道。

該等資本措施均為我們帶來具競爭力的收支平衡水平，並進一步提高我們的財務狀況及資金流動狀況，以便支持我們策略性地擴大及更新自有的超靈便型及小靈便型乾散貨船船隊。

我們持續有效控制貨船日均營運開支和一般及行政管理開支，各項業務效率維持高水平，鞏固我們在未來取得佳績的基礎。

2019年企業社會責任報告





國際級的業界商譽、卓越的團隊、明智的價值觀

我們於2019年獲得多個獎項，包括Lloyd's List的亞太地區乾散貨營運商大獎，《國際乾散貨期刊》(International Bulk Journal)的人才培訓大獎以及Seatrade Asia與Marine Money的年度最佳交易獎。該等獎項肯定我們對客戶的關注及對員工和他們的安全、業務持續性及業務發展所作的投資。我們亦獲得多個環境社會及管治相關的獎項，確認我們不斷致力提升良好企業管治、投資者關係及企業社會責任之成果。

這些獎項及聲譽乃是我們優秀的管理層、員工及船員努力的成績，他們的經驗及對卓越服務的熱誠有助我們實現成為客戶及其他持份者之首選夥伴的目標。

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。

我們繼續有效地投放資源在員工的培訓及發展上，從而為我們帶來卓越的海上安全表現，加強岸上的生產力及領導能力發展，為集團的傳承帶來堅強後盾。

積極應對香港及中國形勢的挑戰

不少持份者都關心在過去九個月香港抗議活動以及於2020年1月起對中國造成重大影響的新型冠狀病毒疫情爆發對我們的業務之影響。就前者，香港的員工偶爾會在上下班途中遇到不便及有時需在家工作，但猶幸我們的總部位於中心商業區外，抗議活動未為我們全球性業務的營運造成影響。

我們正謹慎處理當前的冠狀病毒情況以減低員工面對的風險。我們禁止在中國境內及進出中國之非必要的公幹，而在中國的員工必須遵循中國中央政府規定的安全衛生規範。從中國回來的員工須先在家工作兩週，方可回到辦公室工作。我們亦特定為對需於中國港口停靠的貨船及登船及離船的船員制定特別謹慎的安排。我們將繼續採取必要的預防措施保障所有人的安全，同時確保我們業務高度的持續性。

強健的策略並已為未來作好準備

我們繼續致力發展核心小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船業務、堅持奉行有效的策略，並不斷改良及完善我們的船隊及業務模式。

2020年始已充滿挑戰，並將會持續波動。正如我們過去表現，太平洋航運具足夠的能力應對市場的波動。我們卓越的團隊、業務模式、船隊、穩健財務、管治架構、策略、制度及聲譽，進一步提升我們本已具競爭力的市場位置。

本人謹代表董事會向我們忠誠的客戶、供應商、員工及其他持份者對太平洋航運的寶貴支持表示謝意。

唐寶麟

主席

香港，2020年2月27日

行政總裁 報告

我們擁有於各層面均具競爭力
的高效能船隊及以客為先的
可持續發展業務



財務業績

我們於2019年錄得淨溢利25,100,000美元(2018年: 72,300,000美元)、基本溢利20,500,000美元(2018年: 72,000,000美元)及稅息折舊攤銷前溢利230,700,000美元(2018年: 215,800,000美元)。每股基本溢利為4.3港仙。

第55頁 財務報表



我們的業績受惠於優於大市的按期租合約對等基準的收入表現、擴充後的龐大自有船隊、及具競爭力的成本架構，但受疲弱的乾散貨運市況，貨船因需要安裝硫淨化器及較多貨船入塢導致較慣常(尤其是下半年)為多的停租日所影響。

需求受挫和船隊增長較預期高令市況波動

乾散貨運市場於2019年初表現疲弱，於農曆新年期間的跌幅較以往兩年更為顯著，其後復甦至9月份的數年來新高，然後於年末放緩。波羅的海小靈便型及超靈便型乾散貨船現貨市場全年平均租金按年分別下跌17%及13%。

Clarksons Research最近調低了乾散貨需求及調高了船隊淨增長的預測。Clarksons現預計小宗散貨噸位航距需求於2019年增長放緩至2.1%，2018年為5.1%，而全球小靈便型及超靈便型船隊則有較快的3.1%增長。

全球乾散貨船船隊整體淨增長為3.9%，比預期為高，2018年為2.9%。增幅乃由於新建貨船交付與預計訂單數量罕有地大致

相若，且下半年有較多貨船交付。加上近乎零的報廢量令船隊淨增長上升，導致第四季度的市場疲軟的表現。

隨著上半年基礎設施受破壞及惡劣天氣因素影響，先前滯後的出口量陸續於第三季恢復，並受惠於強勁的巴西鐵礦石及南美東岸和黑海的穀物需求。

市況在第四季度下滑，部分由於船東急於以低價競逐獲取生意，以便在國際海事組織之2020年規例推出前可於年底耗盡高硫燃料。中美貿易戰和美國惡劣天氣導致主要穀物貿易由美國轉移至巴西和阿根廷，令傳統於第四季的旺季提早至第三季出現。

第12頁 市場回顧



2020年初市況低迷，農曆新年的季節性疲弱加上因控制冠狀病毒疫情所採取措施及擾亂物流運輸導致需求減少，市況持續受影響。

各層面均具競爭力

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入分別為9,630美元及11,720美元(淨值)，按年下跌4%，但較波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船指數仍分別高出41%及24%。

我們的貨船日均營運開支為4,080美元，一般及行政管理開支為每日730美元以及有利的財務開支為每日770美元，與大部分同類型航運公司比較均極具競爭力。

第14頁 我們的表現



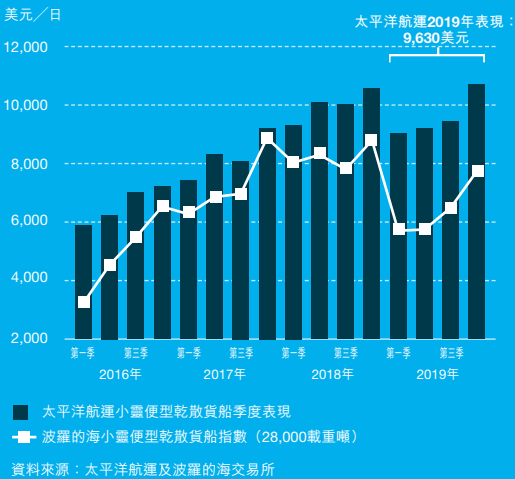
多年來不斷優化穩健商業模式支持著我們的盈利及成本競爭力

藉著我們經驗豐富的營業及技術團隊、環球辦事處網絡、強大的貨運支援及龐大的優質可互換船隊，容許完善的貨運與貨船組合以實現最佳的貨船僱用率。我們的貨船因而達至在90%以上的時間均載有貨物。透過規模效益及良好的制度及嚴格控制成本的措施所產生的效率，讓我們得具競爭力。

落實執行船隊擴充策略

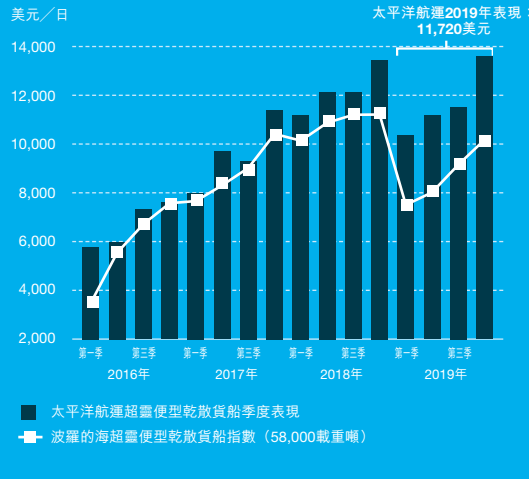
我們繼續透過購買較大型的高質素二手貨船，尤其著重於超過57,000載重噸的超靈便型乾散貨船，以擴充我們的自有船隊。這是因為我們的超靈便型船隊中的自有貨船比例仍較低，而較大型的貨船在強勁市況中會較為受益，故此，我們相信在貨船體型逐步擴大及降低運輸成本和每噸海里碳排放的壓力下，將繼續推動該分部的發展。

太平洋航運小靈便型乾散貨船按期租合約對等基準表現



資料來源：太平洋航運及波羅的海交易所

太平洋航運超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準表現

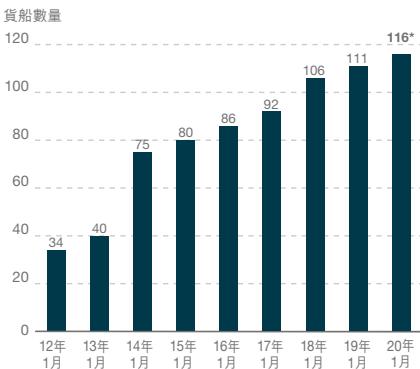


我們的小靈便型乾散貨船船隊中的自有貨船對租賃貨船的比例適當，但我們仍繼續透過出售較小型及船齡較高的貨船及購置超過36,000載重噸較大型及船齡較輕的貨船，以更新船隊，從而使船隊更年輕化及進一步提高效率。

根據以上策略，於2019年我們獲交付八艘現代化二手貨船（兩艘小靈便型及六艘超靈便型乾散貨船）並出售兩艘較舊較小型的小靈便型乾散貨船。另外我們還有三艘貨船於2019年承諾購買（一艘小靈便型乾散貨船及兩艘超靈便型乾散貨船）及一艘承諾出售小靈便型的乾散貨船，均預期於2020年4月底完成交付。

我們自有船隊的數目在該等交付完成後將增至117艘，提高了自有貨船對租賃貨船的比例（特別是超靈便型乾散貨船）。連同租賃貨船，我們於2019年一般平均營運229艘小靈便型及超靈便型乾散貨船。

太平洋航運自有乾散貨船船隊



* 另有兩艘已購入及一艘已出售預期於2020年4月底交付

長遠而言，我們看好二手貨船價值，我們集中購買優質及高價值的日本建造二手貨船。

由於新建貨船價格高昂及回報低，而新環境法規的不確定性影響未來貨船的設計及技術，因此我們避免購買仍使用舊技術的新建造貨船。

我們長期租賃貨船數目持續減少，從2012年末的61艘已減少至2020年的平均約18艘，取而代之的是我們的自有貨船及租期通常為期一年或以下的短期租賃貨船。

穩健的資產負債表及多樣化資金來源

年內，我們從多種途徑獲得外部融資，包括銀行貸款，發行股本及可換股債券。

透過行業中最具競爭力的成本為我們船隊作長期融資貸款，印證我們在獲得資金及最具競爭力的融資成本的重大優勢

我們於5月簽訂以當時尚未被抵押的10艘貨船作抵押的7年期115,000,000美元循環信用銀團貸款。該貸款的還款利率相當具競爭力，為倫敦銀行同業拆息加1.35%。於11月，我們簽訂無抵押的50,000,000美元短期循環信用銀團貸款，利率為倫敦銀行同業拆息加0.75%。該等融資進一步提高我們的財務靈活性及加強我們已具競爭力的貨船收支平衡水平。

我們於2019年承諾購買的四艘貨船當中33%的總代價由發行新股份予賣家方式支付。此方案提高我們的經營現金流、稅息折舊及攤銷前溢利以及競爭力，而該等以股份購買貨船的交易有助提升我們每股盈利。

於第三季度大多數可換股債券持有人行使其贖回權之後，我們悉數償還款項並註銷所有於2021年到期的125,000,000美元可換股債券。隨後，我們以較低的年票息發行於2025年到期的可換股債券，籌集約175,000,000美元的資金以進一步增強我們的資產負債表及現金流，以支持我們超靈便型及小靈便型乾散貨船船隊擴充及更新。

第18頁 資金

現金流、現金、借貸等

截至2019年12月31日，我們的現金，存款及未動用借貸融資額為383,000,000美元，借貸淨額為663,000,000美元，相當於截至年底借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率35%。



環保法規影響貨船航速及投資決定

2020年全球硫排放上限

國際海事組織制訂的2020年全球性0.5%硫排放上限已於2020年1月1日生效。全球大部分乾散貨船，特別是較小型，如我們的小靈便型乾散貨船，現已使用低硫燃料以符合硫排放上限的要求。連同租賃貨船，約85%的太平洋航運貨船會使用低硫燃料。由於我們早已做好充分準備，包括清洗船上的油缸、確保優質合規燃油的供應及培訓船員，故在轉換至低硫燃料過程中，並無遇到任何預計之外的重大操作中斷，不但確保符合法規，並持續向客戶提供完善的服務。

2020年初，不少貨船都因需使用價格較高的低硫燃料而減慢其最佳航行速度。

由於超靈便型乾散貨船的燃料耗用量高於小靈便型乾散貨船，我們已採取平衡的方法來遵守法規，預早採取行動以應付預期燃料價格於2020年初的波動，並於我們大部分超靈便型乾散貨船安裝硫淨化器以使用高硫燃油。於2月初，我們已於35艘自有超靈便型乾散貨船中的28艘順利安裝可供運作的硫淨化器。此舉相等於在約200艘營運貨船中約15%安裝了硫淨化器，能讓我們在管理燃料需要以符合新規例時提供靈活性。

基於2020年初高硫及低硫燃料價格的差距，我們已裝置硫淨化器的貨船將為我們的收益帶來可觀的貢獻。

壓倉水管理

為遵守壓倉水管理公約，我們已為自有船隊中的53艘貨船加裝壓倉水處理系統，並已安排為其餘所有自有小靈便型及超靈便型乾散貨船於2022年年底前完成有關裝配。

減碳及航運業的雄心目標

太平洋航運支持國際海事組織進取的溫室氣體減排目標。我們是業內分部中最佳碳效能的企業之一，部分由於我們的貨船有90%以上的時間載有貨物。相對一些面對更多壓載時間的其他同類貨船船東較為優勝。

此外，我們亦投資在節省燃料的日本建造二手貨船、高效節能的技術及燃油優化措施以減少排放，包括安裝螺旋槳螺帽葉片、非槳轂渦旋推進器、舵球及水流預旋導管。除上述項目外，我們加盟了最近成立的「零排放聯盟」(Getting to Zero Coalition)，此舉可助我們繼續有效地積極監測，評估及支持其他發展中技術和方案，包括採用那些最終證明有效並在商業上可行的新低碳和零碳技術。然而，現時尚未有具符合國際海事組織要求的技術及加油基礎設施，它們還需時發展及推出。

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

長遠而言，我們認為新增法規及該等技術帶來的挑戰將有利規模較大及實力雄厚、在實踐及經濟上較能適應及應對的企業。隨著全球減碳，太平洋航運將繼續運載作為全球海上貿易重要支柱的非化石燃料商品。

市場前景

國際貨幣基金組織於1月份調整全球經濟增長率，由2019年的2.9%增加至2020年的3.3%和2021年的3.4%。市場呈現振興的跡象，如生產活動和全球貿易谷底回升，大致轉向寬鬆貨幣政策，不時出現中美貿易談判的利好消息，以及對無協議脫歐擔憂的減退。

關於地緣政治緊張的問題不斷升溫，美國與其貿易夥伴關係進一步惡化，但隨著第一階段貿易協定，與中國的緊張關係稍緩，該協定支持農產品出口，並可能增強乾散貨需求。

中期內可能影響市場的因素

機會

- ▶ 貨船因使用較昂貴的低硫燃料而減慢航速，以及貨船繼續安裝硫淨化器導致供應減少
- ▶ 由於環境法規及未來貨船設計的不確定性，新建造貨船的預訂和交付減少，導致供應減少
- ▶ 由於環境法規趨複雜及貨船維修成本上升，導致更多低質素及設計不佳的貨船報廢
- ▶ 新的貿易協定及中美貿易緊張局勢緩解，改善了市場情緒及乾散貨貿易活動
- ▶ 東南亞及其他新興市場的工業增長及基礎設施投資，受中國刺激經濟措施進一步推動

威脅

- ▶ 全球經濟（特別是中國）的增長放緩，加上冠狀病毒疫情爆發，影響乾散貨商品貿易
- ▶ 2020年上半年交付的新建造貨船過多，及報廢量持續偏低
- ▶ 低油價導致貨船航行速度上升，因而令貨船供應增加
- ▶ 環境保護和政策促使更大程度從使用煤炭轉至使用可再生能源
- ▶ 關稅及貿易保護主義鼓勵地區生產而取代全球貿易

繼去年巴西和澳洲因基礎設施受破壞和惡劣天氣因素影響，今年的礦石出口已進一步回復正常，配合農產品季節性出口及抵禦力強的小宗散貨需求，將支持今年更強的乾散貨需求。

然而，目前該等因素暫被中國與全球經濟努力控制冠狀病毒疫情的負面因素所影響。雖然我們不知道疫情將持續多久，但我們預期，當疫情得以受控時，在滯後的需求回復及刺激經濟措施的推動下，市場將會出現反彈。

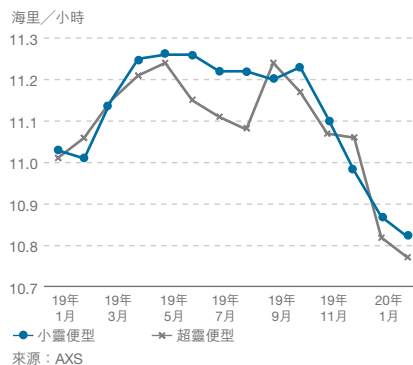
此外，今年上半年將有較多較大型的新建造貨船交付，令整體乾散貨市場受壓。然而，根據Clarksons，新建造貨船於2019年的預訂量下降了45%，這有助減少整體訂單。我們的分部訂單相對較小，小宗散貨將持續推動乾散貨的需求。

Clarksons估計小宗散貨噸位航距需求於2020年的增長為2.5%及2021年為3.0%，小靈便型及超靈便型乾散貨船合併運力淨增長於2020年約為1.9%及2021年為0.5%。

儘管新建造貨船交付增多，尤其於年初，市場仍受惠於進一步低船隊效率。許多較大型貨船仍繼續因安裝硫淨化器需暫停營運，而全球大部分的乾散貨船（尤其是在我們的分部）都由於低硫燃料價格較高而日益減慢其最佳航行速度，我們在今年初已看到明顯減速的情況。這可紓緩於2020年之實際供應增長，其次，新環境法規

的不確定性及新建造貨船與二手貨船之間價格差距將減少船東訂購新建造貨船之意願。

小靈便型及超靈便型貨船
全球平均速度



已為未來作好準備

我們於2019年專注在投資及為新環境法規做準備，包括安裝硫淨化器，優化項目，安排大量貨船入塢及繼續收購二手貨船——我們相信這些措施長遠而言有助我們於強勁市況中作好準備。

我們將繼續進行擴充及更新船隊的策略。我們穩健的以客為先的商業模式，高裝載的使用率，環球網路，經驗豐富的員工，強大的內部技術支援，擴大的自有船隊及具有競爭力的成本結構，將使我們在未來處於有利地位。

我們強化資產負債表，擁有穩健的現金和淨負債比率，提升我們面對各種挑戰的能力，並抓緊適當的發展業務及作為理想的合作夥伴尋求運載具吸引力的貨物的商機。

我們繼續朝著成為對我們的成功非常重要的客戶及其他持份者首選的合作夥伴的目標努力。我們感謝所有持份者多年來的支持。在經歷了包括2016年的45年低點在內的艱難的十年之後，儘管目前市況存在波動，但我們期待乾散貨運市場呈現一個新的、更好的十年！

Mats Berglund

行政總裁

香港，2020年2月27日

市場回顧

業內需求及供應均有改善 

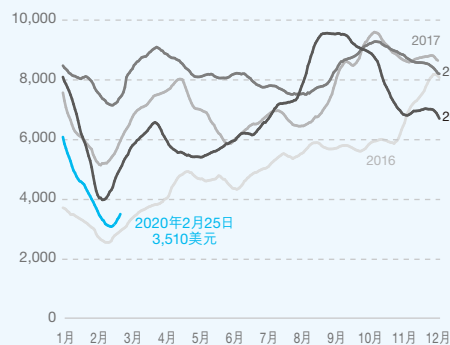
貨運市場概要

6,830美元 (淨值) ↓ 17%

小靈便型乾散貨船
2019年現貨市場日均租金

2016年至2020年小靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) *



* 市場指數扣除5%佣金

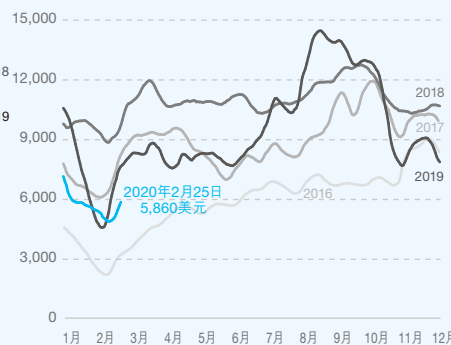
資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 28,000載重噸貨船及BSI 58,000載重噸貨船)，於2020年2月25日的數據

9,450美元 (淨值) ↓ 13%

超靈便型乾散貨船
2019年現貨市場日均租金

2016年至2020年超靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) *



* 市場指數扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 28,000載重噸貨船及BSI 58,000載重噸貨船)，於2020年2月25日的數據

乾散貨運市場於2019年表現波動及疲弱。對於我們運載小宗散貨的貨船分部而言，貨運市場租金於農曆新年的跌幅較以往兩年更為顯著，其後復甦至9月份的數年來新高後於年末放緩。整體而言，小靈便型及超靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金分別為6,830美元及9,450美元 (淨值)，全年平均租金下降17%及13%。相比之下，我們期內按期租合約對等基準的收入下跌僅4%。

多個一次性的因素導致市場波動，包括基礎設施受破壞及惡劣天氣因素影響商品出口量，加上國際海事組織之2020法規帶來的影響，和高於預期的船隊淨增長。

2020年初出現季節性疲弱，加上因控制冠狀病毒疫情所採取的措施影響中國對貨物的需求及擾亂物流運輸。

小宗散貨帶動需求

Clarksons Research估計2019年乾散貨船噸位航距需求按年增長0.7%，而小宗散貨增長更大為2.1%。

上半年需求疲弱主要由於鐵礦石及穀物貿易大受擾亂，直接影響較大型乾散貨船的業務，而市場情緒方面亦影響到較小型貨船。澳洲礦石出口因惡劣天氣因素影響，巴西鐵礦石出口則因採礦基礎設施受破壞關閉。受中美貿易戰影響，中國大豆進口量下降，非洲豬瘟更大幅減少中國豬隻庫存量，繼而大幅減少大豆作為其主要飼料的需求。美國密西西比河洪災阻礙美國出口穀物。

先前滯後的出口量陸續於第三季恢復。此外，中美貿易戰和美國惡劣天氣導致主要穀物貿易由美國轉移至巴西和阿根廷，令傳統於第四季的旺季提早至第三季出現。為符合國際海事組織之2020規例，一些船東亦將貨物提前至第三季度進行付運，避免在年底前可能因轉換燃料而在操作上遇到困難。

儘管Clarksons Research最近下調他們先前的估計，但對小宗商品整體需求維持健康的預測。

需求因素

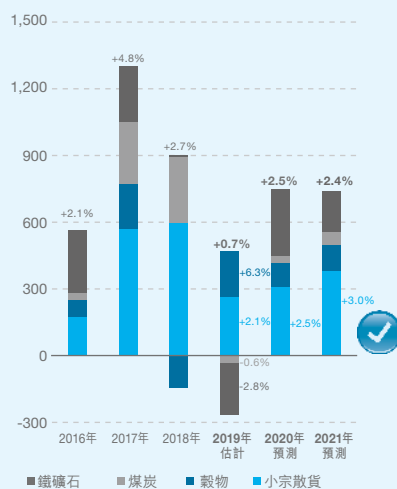
貨物	按年變動 (%)
鐵礦石	+0.5%
煤炭	+6.8%
穀物	-1.9%
小宗散貨*	+15.4%

* 中國6種小宗散貨 (包括木材、肥料、鐵鋁氧石、鎳、精礦及錳礦) 進口量

資料來源：彭博，於2020年1月數據

整體乾散貨運噸位航距需求年度變動

按年變動 (十億噸位航距)

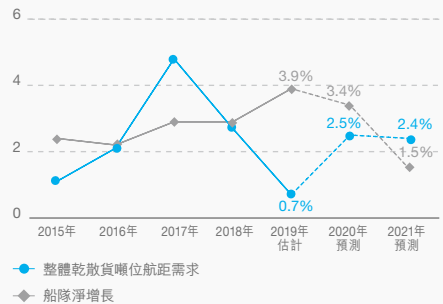


資料來源：Clarksons Research，於2020年2月數據

我們分部供求平衡較佳

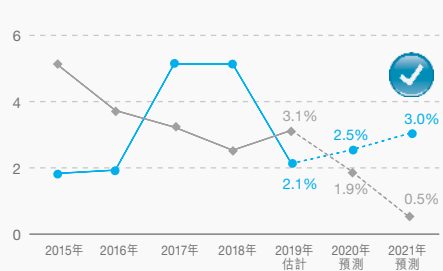
整體乾散貨船的需求與供應

%按年變動



小宗散貨需求與小靈便型及超靈便型乾散貨船供應

%按年變動



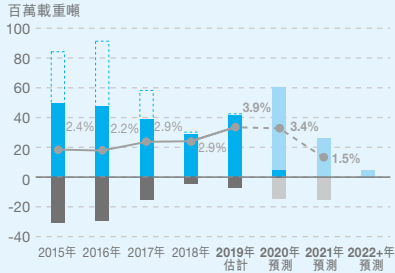
資料來源：Clarksons Research，供應為於2020年2月數據

2019 年船隊淨增長較預期為高

+3.9%

2019年
整體乾散貨船運力

整體乾散貨船供應發展情況

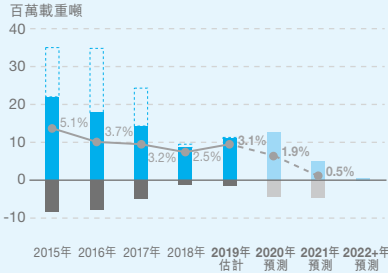


資料來源：Clarksons Research，於2020年2月的數據

+3.1%

2019年
全球小靈便型及超靈便型貨船運力

小靈便型及超靈便型乾散貨船供應發展情況



資料來源：Clarksons Research，於2020年2月的數據

全球乾散貨船船隊整體淨增長為3.9%，高於預期，2018年為2.9%。增幅乃由於新建造貨船交付與預計訂單數量罕有地大致相若，且下半年較多貨船交付。加上僅錄得0.9%的報廢量令船隊淨增長上升，導致第四季度的市場表現疲軟。

許多大型貨船因安裝硫淨化器將暫停營運數週，這有助於緩和2019年下半年的供應狀況和繼續有助2020年上半年市況。平均航行速度於第四季度有所放慢，而且可能會進一步減慢（即減少貨船供應），因為大部分貨船現在需要使用更昂貴的低硫燃料。

隨著有更多老舊貨船需報廢及更多環境規例的壓力下，近乎零的報廢量只會隨之而有增無減。

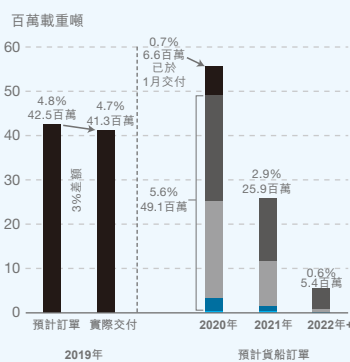
儘管報廢量較少，但與較大型貨船船隊相比，我們專注的小靈便型和超靈便型乾散貨船船隊增長為3.1%，供需平衡相對更為健康。

供應發展有利較小型貨船

2019年新建造貨船訂單主要集中於較大型的巴拿馬及好望角型乾散貨船。小靈便型及超靈便型新建造貨船訂單增長輕微。現時小靈便型及超靈便型乾散貨船合併訂單量為5.8%，自1990年代末以來最低，遠低於巴拿馬及好望角型貨船合併訂單量的11.0%。

受到新建造貨船與二手貨船的價格差距持續以及將推行的環境法規（以達到國際海事組織減少溫室氣體的進取目標）對日後貨船設計及推動裝置技術帶來不確定性影響，預期新建造貨船訂單量仍然有限。

按年訂單



貨船價值持續穩定

17.0百萬美元 ↔ 0%

二手小靈便型乾散貨船按年變化

小靈便型乾散貨船價值



貨船價值於2019年相對穩定。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為17,000,000美元，超靈便型乾散貨船為16,500,000美元。小靈便型及超靈便型新建造貨船價格分別約為23,500,000美元及25,500,000美元。

貨船價值及行業前景
影響新貨船訂單

資料來源：Clarksons Research，於2020年2月1日的數據

船型	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2019年報廢量於2020年1月1日之現有船隊百分比
小靈便型 (25,000—41,999載重噸)	4.6%	11	11%	0.6%
超靈便型 (前稱大靈便型) (42,000—64,999載重噸)	6.3%	10	8%	0.4%
巴拿馬型及超巴拿馬型 (65,000—119,999載重噸)	9.0%	10	9%	0.1%
好望角型 (包括超大型礦石貨船) (120,000以上載重噸)	12.4%	9	5%	1.8%
乾散貨船總量 >10,000載重噸	9.1%	11	8%	0.9%

供應因素

業務回顧

資金

公司策略

管治

財務報表

我們的表現

在小宗散貨市場波動且整體疲弱的情況下，我們的業務錄得基本溢利20,500,000美元（2018年：基本溢利72,000,000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。

乾散貨船營運表現

百萬美元	2019年 上半年	2019年 下半年	2019年	2018年	變動
小靈便型乾散貨船貢獻	21.2	34.2	55.4	85.5	-35%
超靈便型乾散貨船貢獻	7.4	15.7	23.1	42.1	-45%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	2.1	2.0	4.1	5.5	-25%
營運表現(未計管理開支)	30.7	51.9	82.6	133.1	-38%
調整後一般及行政管理開支總額	(30.5)	(30.7)	(61.2)	(59.8)	-2%
稅款及其他	(0.8)	(0.1)	(0.9)	(1.3)	+31%
基本(虧損)/溢利	(0.6)	21.1	20.5	72.0	-72%
貨船賬面淨值	1,842.7	1,870.7	1,870.7	1,801.9	+4%

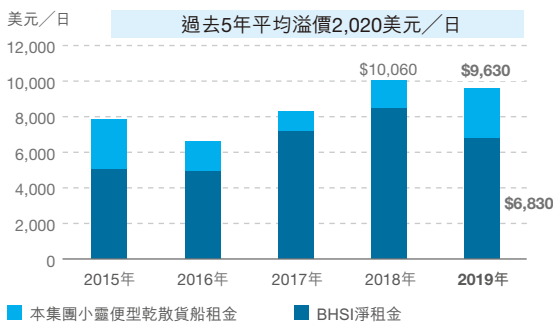
+/- 附註：於本報告的列表數據中，正數變動表示該項目的表現改善，而負數變動則表示該項目的表現轉差。

關鍵績效指標 KPI

租金表現與市場比較

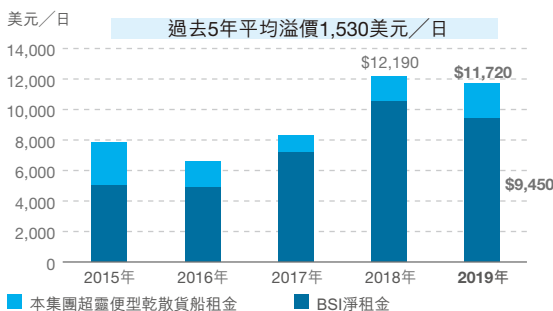
小靈便型

41% 表現較市場優勝



超靈便型

24% 表現較市場優勝

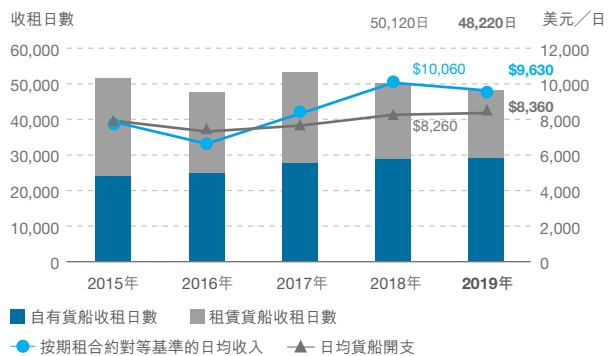


■ 我們於2019年的租金表現較市場現貨租金指數為高，反映我們船隊的規模及貨運訂約的價值，以及我們實現最佳貨運組合及為船隻與貨物配對得宜的能力，從而盡量提高貨船使用率及租金。

盈利能力

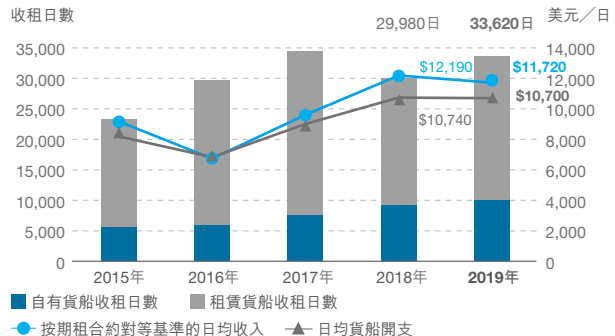
小靈便型

55.4百萬美元 貢獻



超靈便型

23.1百萬美元 貢獻

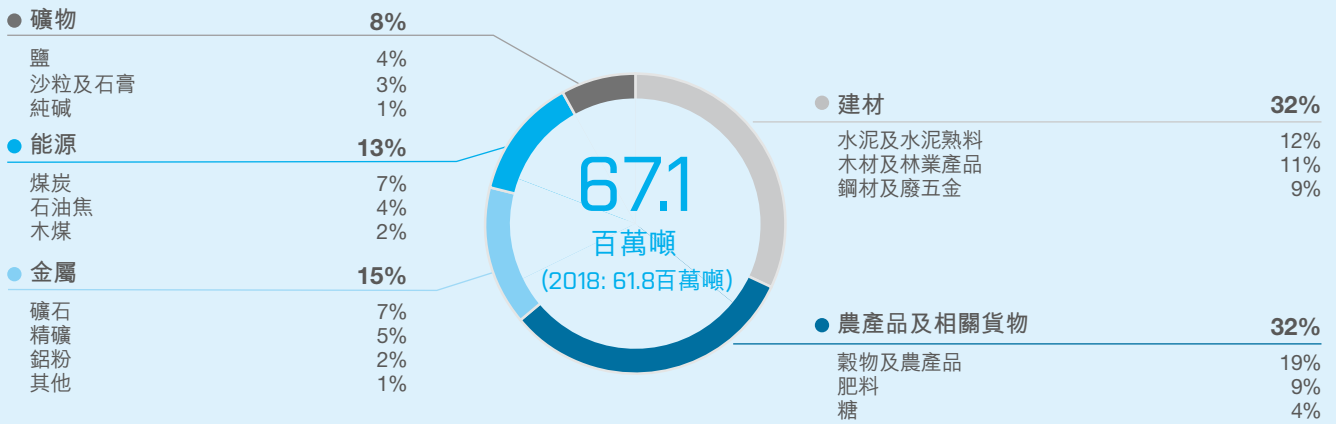


■ 我們的小靈便型乾散貨船的48,220收租日之日均租金為9,630美元及日均開支為8,360美元。

■ 我們的超靈便型乾散貨船的33,620收租日之日均租金為11,720美元及日均開支為10,700美元。

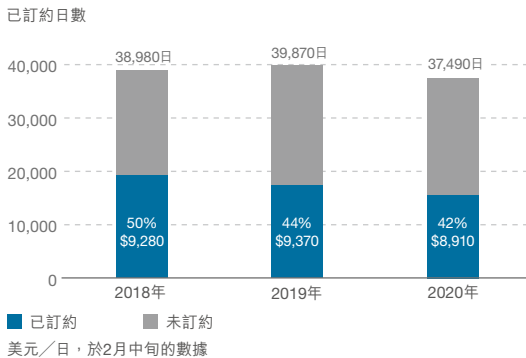
■ 儘管我們的租金表現較市場之現貨租金指數大為優勝及能有效控制成本，但整體市況波動及由於小宗散貨市場疲弱，我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船貢獻因此減少。

2019 年本集團乾散貨運量

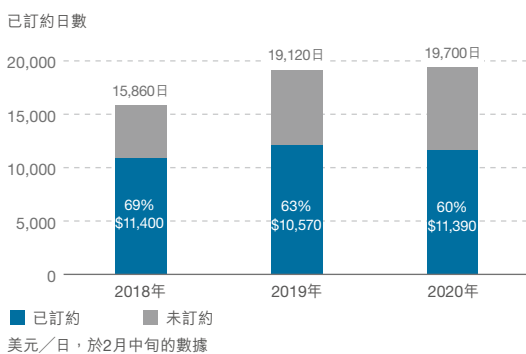


未來租金及已訂合約

小靈便型



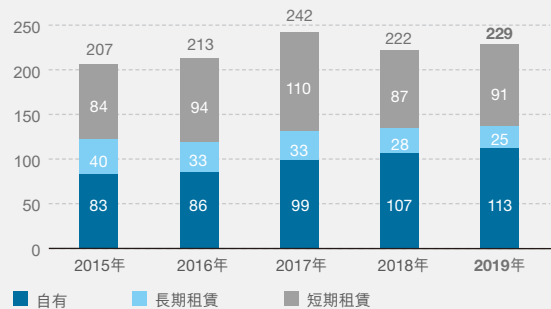
超靈便型



- 2020年的37,490日小靈便型及19,700日超靈便型乾散貨船日數中，分別已有42%及60%按日均租金8,910美元及11,390美元（淨值）獲訂約。（已訂合約日數不包括以與指數掛鈎的浮動租金租入的貨船日數）
- 貨船營運商普遍面對重大的現貨市場租金升跌風險，本集團亦不例外，但我們的已訂合約將為本集團帶來一定程度的可預見盈利收入。

太平洋航運船隊發展

年內營運的小靈便型及超靈便型貨船平均數目



- 截至2019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81艘及33艘。
- 包括自有及租賃貨船，我們於2019年營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船平均數目分別為134艘及95艘，其貨船日數較去年同期分別減少4%及增加15%。此主要由於我們交還已到期的長期租賃小靈便型乾散貨船及擴充自有和租賃超靈便型乾散貨船船隊。
- 截至2020年4月底，若把我們已購買及出售但尚未交付的貨船計算在內，我們的自有小靈便型及超靈便型貨船數目將增至116艘，提高了自有貨船相對租賃貨船的比例，特別是超靈便型貨船。
- 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貨船，未有包括於上表。

第71頁
財務報表附註11

我們自有貨船的賬面值



日均貨船開支

擁有及營運乾散貨船所產生的開支佔本集團總開支的最大部分，我們有效控制「日均貨船開支」的能力，直接影響貨船經營利潤及集團整體的財務表現。以下載列有關我們日均貨船開支的結構及變動情況的簡短分析。

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營運開支增加6%，主要由於船員、維修及保養、壓倉水處理系統之運作及就遵守國際海事組織2020年硫排放上限進行之籌備工作的開支增加。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貨船的日均綜合營運開支為4,080美元(2018年：3,850美元)。

年內，我們的自有貨船船隊非預期的技術性停租日為每艘貨船平均0.9日(2018年：1.2日)。

折舊—我們的折舊開支(包括資本化的入塢開支)上升，主要由於安裝了壓倉水處理系統及硫淨化器。

財務開支—我們的小靈便型乾散貨船的日均損益及現金財務開支分別為690美元及660美元，而超靈便型乾散貨船的日均損益及現金財務開支分別為990美元及950美元。損益與現金財務開支之間差額反映我們的可換股債券的實際利率及票息之間的差異。

日均現金開支—不包括一般及行政管理開支，我們自有小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊的日均現金開支分別為4,760美元及4,960美元(2018年：4,560美元及4,780美元)。

	小靈便型		超靈便型	
	2019年	2018年	2019年	2018年
貨船日數	29,950	29,470	11,140	9,420
貨船開支(美元)				
營運開支	4,100	3,880	4,010	3,780
折舊	2,860	2,790	3,580	3,220
財務開支	690	740	990	1,090
總計(不包括一般及行政管理開支)	7,650	7,410	8,580	8,090

租賃貨船開支

採納香港財務報告準則第16號「租賃」

於2019年1月1日採納新會計準則—香港財務報告準則第16號「租賃」之後，並無重述比較數字，所有於採納日期為12個月以上的長期租賃已以使用權資產及租賃負債計入資產負債表內。損益表中的此等先前確認為費用的長期租賃開支已被使用權資產折舊、租賃負債利息開支(租賃部分)及技術管理服務開支(非租賃部分)替代。12個月或以下的短期租賃乃一如採納香港財務報告準則第16號「租賃」之前，繼續以直線法於租賃期間於損益表確認為開支。

第60頁 財務報表附註2

新會計準則—香港財務報告準則第16號「租賃」



日均損益開支—日均損益開支包括12個月以上租賃的使用權資產折舊、租賃負債利息開支、技術管理服務開支以及12個月或以下的租賃開支。2018年日均損益開支於採納香港財務報告準則第16號「租賃」後並未重述。

日均現金開支—不包括一般及行政管理開支的日均現金開支為根據租賃合約條款的實際租賃款項。由於市況轉弱，小靈便型及超靈便型乾散貨船日均現金開支分別減至9,470美元及11,760美元(2018年：9,880美元及12,050美元)。

	小靈便型		超靈便型	
	2019年	2018年	2019年	2018年
長期(一年以上)				
貨船日數	6,950	7,450	2,290	2,820
日均租金(美元)				
損益基準*	10,280	8,600	12,400	11,530
現金基準	10,300	9,840	12,950	12,260
短期及與指數掛鈎				
貨船日數	12,000	13,850	21,240	17,860
日均租金(美元)	8,990	9,890	11,630	12,010
租賃總計				
貨船日數	18,950	21,300	23,530	20,680
日均租金(美元)				
損益基準	9,470	9,440	11,710	11,950
現金基準	9,470	9,880	11,760	12,050

* 2019年的長期租賃貨船日均損益開支較2018年高，乃由於2018年包括有價契約撥備之撥回。

一般及行政管理開支

我們經調整的一般及行政管理開支按每艘貨船基準有所下跌，但總額增加至61,200,000美元(2018年：59,800,000美元)，主要由於僱員相關開支增加。按所有貨船日數和一般及行政管理開支總額計算，每艘貨船日均開支減至730美元(2018年：740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530美元(2018年：950美元及540美元)。

第66頁 財務報表附註5

按性質分類的開支
包括一般及行政管理開支的開支分析



貨船承擔

貨船資本承擔

於2019年12月31日，本集團已承擔的購買貨船及貨船設備合約為59,800,000美元。

於2019年12月31日，本集團有選擇權於租賃期內以預先議定的時間及價格購買5艘小靈便型、2艘超靈便型及1艘超巴拿馬型乾散貨船。根據目前市場情況，這些選擇權預期將不會予以行使。

貨船租賃承擔

以下分析包括所有租賃貨船的未來租賃承擔。

於2019年12月31日，我們未來的貨船租賃承擔為236,000,000美元（2018年：317,100,000美元），其中小靈便型乾散貨船佔171,800,000美元；超靈便型乾散貨船佔55,700,000美元；超巴拿馬型乾散貨船佔8,500,000美元。

本集團小靈便型乾散貨船的租賃承擔日數減少21%至15,820日（2018年：20,040日），而超靈便型乾散貨船的租賃承擔日數減少40%至4,560日（2018年：7,620日）。

下表列示本集團租入之小靈便型及超靈便型乾散貨船（不包括租金與指數掛鈎的貨船）餘下租賃期的日均合約租金。現金開支反映已合約的租賃款項，而日均損益開支反映按香港財務報告準則第16號「租賃」定義之租賃開支。

年度	小靈便型						超靈便型									
	長期* (一年以上)			短期		總計			長期* (一年以上)			短期		總計		
	貨船 日數	日均租金 損益 基準	現金 基準	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均租金 損益 基準	現金 基準	貨船 日數	日均租金 損益 基準	現金 基準	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均租金 損益 基準	現金 基準
2020年 上半年	2,380	10,170	10,460	520	9,880	2,900	10,120	10,360	920	12,070	13,130	1,630	11,550	2,550	11,740	12,120
2020年 下半年	2,360	10,450	10,520	-	-	2,360	10,450	10,520	710	11,890	12,690	370	12,300	1,080	12,030	12,560
2020年	4,740	10,310	10,490	520	9,880	5,260	10,270	10,430	1,630	11,990	12,940	2,000	11,690	3,630	11,830	12,250
2021年	3,450	10,320	10,340	-	-	3,450	10,320	10,340	590	11,190	12,050	-	-	590	11,190	12,050
2022年	2,880	9,970	10,170	-	-	2,880	9,970	10,170	340	10,980	12,200	-	-	340	10,980	12,200
2023年	2,200	10,560	10,790	-	-	2,200	10,560	10,790	-	-	-	-	-	-	-	-
2024年	1,660	10,630	11,120	-	-	1,660	10,630	11,120	-	-	-	-	-	-	-	-
2025年+	370	11,290	11,510	-	-	370	11,290	11,510	-	-	-	-	-	-	-	-
總計	15,300			520		15,820			2,560			2,000		4,560		

* 採用香港財務報告準則第16號「租賃」後，長期租賃貨船日均損益開支低於現金開支。

若干長期租賃貨船或會按市場租金短期續租，惟仍繼續歸類為長期租賃。

租金與指數掛鈎的貨船租賃承擔乃指租賃租金與波羅的海小靈便型及超靈便型乾散貨船指數（按適用）掛鈎。目前就2020年的承擔，與指數掛鈎的超靈便型乾散貨船日數為49天。

資金

現金流及現金

本集團的四種主要資金來源為經營業務產生的現金流、有抵押借貸、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，以及支用與償還借貸是影響未來現金結餘的主要因素。

作為本集團日常營運的一部分，財務部門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本集團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。

本節的資料以香港財務報告準則第16號「租賃」的財務影響產生前呈列。

2019年主要發展

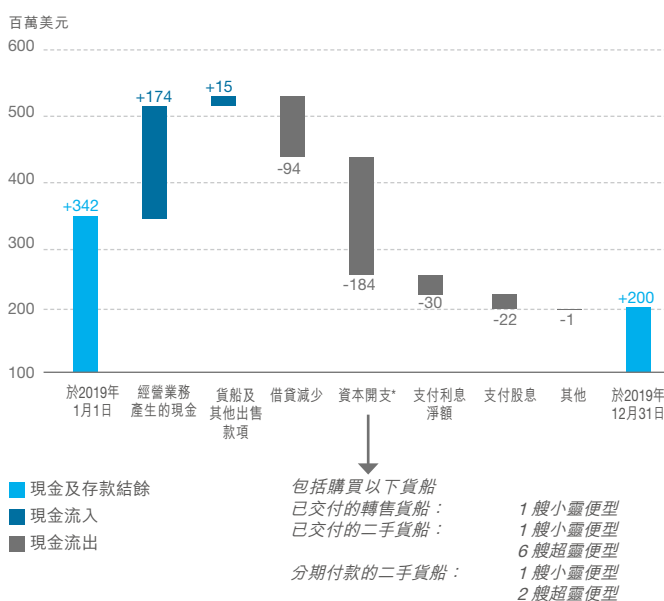
- 本集團經營業務的現金流入，包括所有長期及短期租賃開支，數額為173,900,000美元，2019年上半年為72,200,000美元及2018年全年為189,500,000美元。
- 於5月本集團新簽訂7年期115,000,000美元的循環信用銀團貸款，利率為倫敦銀行同業拆息加1.35%。
- 於11月本集團新簽訂無抵押的364天50,000,000美元的循環信用銀團貸款，利率為倫敦銀行同業拆息加0.75%。
- 於12月本集團新發行175,000,000美元年票息為3.0%、於2025年12月到期的有擔保可換股債券。
- 繼本集團就新增已承諾借貸中淨提用162,600,000美元連同來自新可換股債券的173,400,000美元所得款項淨額及淨償還304,600,000美元有抵押借貸及循環借貸及2021年到期的可換股債券125,000,000美元之後，未償還借貸於期內減少93,600,000美元。
- 期內，本集團支付184,000,000美元現金資本開支，包括：
 - (a) 合共支付94,200,000美元，以購入於2019年交付的一艘轉售新建造小靈便型乾散貨船、一艘二手小靈便型乾散貨船和六艘二手超靈便型乾散貨船，及於2020年年初交付的一艘二手超靈便型乾散貨船，以及於2020年4月底到期交付的一艘超靈便型乾散貨船及一艘小靈便型乾散貨船；及
 - (b) 支付89,800,000美元入塢開支，其中包括壓倉水處理系統及疏淨化器的安裝。

- 除上述購買貨船的現金支出外，本集團向其中四艘貨船的賣方發行相當於38,700,000美元的新股份作為部分代價。

於2019年12月31日：

- 本集團的現金及存款為200,200,000美元。
- 本集團可動用而未提用的已承諾借貸融資額為182,600,000美元。
- 本集團的淨借貸為662,900,000美元，為自有貨船賬面淨值的35%（淨負債比率）；及
- 本集團共有六艘未被抵押的貨船（包括一艘已於2020年年初交付及兩艘將於2020年4月底前交付的貨船），市值估計約為106,000,000美元。

2019年集團現金的來源及其運用



* 不包括以發行新股支付的38,700,000美元資本開支

現金及存款

流動及非流動的現金、存款及未償還借貸的分析如下：

百萬美元	2019年	2018年	變動
現金及存款總額	200.2	341.8	-41%
可動用而未提用的已承諾借貸融資額	182.6	-	+100%
可動用流動性總額	382.8	341.8	+12%
長期借貸的流動部分	(127.0)	(223.7)	
長期借貸的非流動部分	(736.1)	(737.4)	
借貸總額	(863.1)	(961.1)	+10%
借貸淨額	(662.9)	(619.3)	-7%
借貸淨額相對股東權益比率	52%	50%	
借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI	35%	34%	

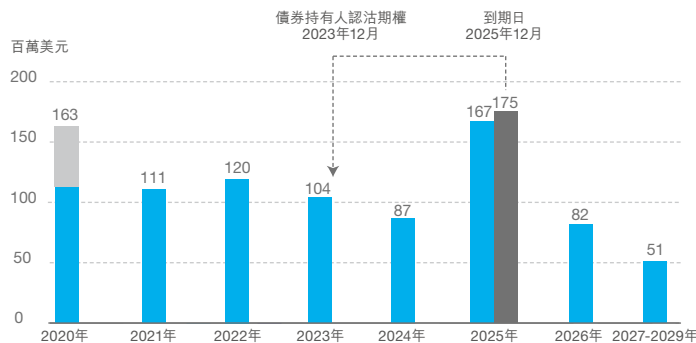
財務部門根據風險、回報及流動性的適度平衡，投資於各種金融產品以提高集團收益。現金、存款及投資產品存放於主要位於香港及新加坡的多家大型銀行。

於2019年12月31日，本集團持有的現金及存款包括197,800,000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購買貨船的承擔及營運資金的需要。

年內，財務部門就本集團的現金獲取2.7%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



本集團的財務部門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2019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1,045,800,000美元（2018年：961,100,000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
- 借貸及未提用的已承諾借貸融資額 (885,100,000美元)
- 可換股債券 (面值175,000,000美元，賬面值160,700,000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—885,100,000美元 (2018年：840,900,000美元)

由於新簽訂兩筆總額為165,000,000美元的貸款，借貸及未提用的已承諾借貸融資額於年內增加，惟部分被借貸按期的攤銷所抵銷。

未償還借貸減少主要由於本集團只提用部分已承諾借貸融資額。

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2019年12月31日：

- 本集團的借貸乃以112艘賬面淨值總額為1,800,600,000美元的乾散貨船以及轉讓該等貨船的相關收入及保險作抵押。
- 本集團已遵從其所有借貸相對資產值的規定。

損益表含義：

利息開支上升至33,200,000美元（2018年：28,400,000美元），主要由於年內的平均借貸額增加至814,700,000美元（2018年：701,300,000美元）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—160,700,000美元 (2018年：120,200,000美元)

年內，債券持有人已行使其認沽權，要求本集團按其本金之100%於2019年7月3日贖回2021年到期的122,200,000美元可換股債券。於同日，本集團行使了認購權按本金之100%贖回全部餘下本金為2,800,000美元的可換股債券。其贖回及註銷於2019年8月2日完成。全數贖回的資金來自本集團的現金儲備。

於2019年12月，本集團發行於2025年12月到期年票息為3.0%的175,000,000美元有擔保可換股新債券。新債券可以現時的換股價2.4港元轉換成本公司之普通股。所得款項淨額（約173,400,000美元）主要擬用於投資質量優良及最佳設計的貨船，以支持本集團對小靈便型貨船及超靈便型貨船船隊的中長期擴充及更新，及一般企業用途之目的。

目前22,200,000美元已用於補充購買於2019年9月17日宣佈之收購四艘貨船交易中的兩艘貨船之現金代價，27,200,000美元將用於購買上述交易中另外兩艘貨船之現金代價及16,800,000美元用於購買一艘已於2020年初交付予本集團的二手超靈便型貨船。除此以外，預計約83,200,000美元將用作更多潛在貨船收購，而餘額則用作一般企業用途，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。因此，發行新可換股債券的所得款項目前的擬用途並無變化。

本集團將繼續不時積極物色及認真考慮收購二手貨船的機遇，惟該等貨船必須符合本集團高規格及高質量之標準。因此，本集團貨船船隊擴充及更新之速度及數量存在不確定性，其取決於當前市場狀況及合適貨船是否可供出售，且必要時本集團或會根據股東利益調整策略。

損益表含義：

利息開支為3,800,000美元（2018年：6,500,000美元），乃根據年內未償還可換股債券的實際平均利率5.3%（2018年：5.7%）計算。

財務開支

百萬美元	平均利率		於2019年 12月31日 之結餘	財務開支		變動
	損益表	現金		2019年	2018年	
借貸(包括已變現的利率掉期合約)	4.0%	4.0%	702.4	33.2	28.4	-17%
可換股債券(附註)	5.3%	3.2%	160.7	3.8	6.5	+42%
	KPI 4.1%	KPI 3.9%	863.1	37.0	34.9	-6%
其他財務費用				0.7	1.0	
財務開支總計				37.7	35.9	-5%
利息覆蓋率(按稅息折舊及攤銷前溢利 除以財務開支總額計算)				KPI 4.9倍	6.0倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為3,800,000美元，而現金的利息開支則為2,300,000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)。

本集團致力於其長期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收入為500,000美元。於2019年12月31日，本集團的長期借貸中有74%(2018年：58%)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2020年及2021年12月31日分別約60%及59%的現有長期借貸將按固定利率計算利息。

共邁遠途

我們致力成為以建立和維持長期關係為優先的客戶首選合作夥伴。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
- 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

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，可用集團標語概括：

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理想夥伴

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

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、具團隊精神的人才以共同及合理的商業價值觀提供卓越的服務。

我們的業務方針

1. 我們對我們的客戶、員工、業務及品牌充滿熱忱
2. 我們履行承諾，並深信建立長遠關係的價值遠勝短暫的利益
3. 我們提供切身、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. 我們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. 我們採取可持續的經營方針，提倡高水平的安全及環境管理
6. 我們提倡互相尊重、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

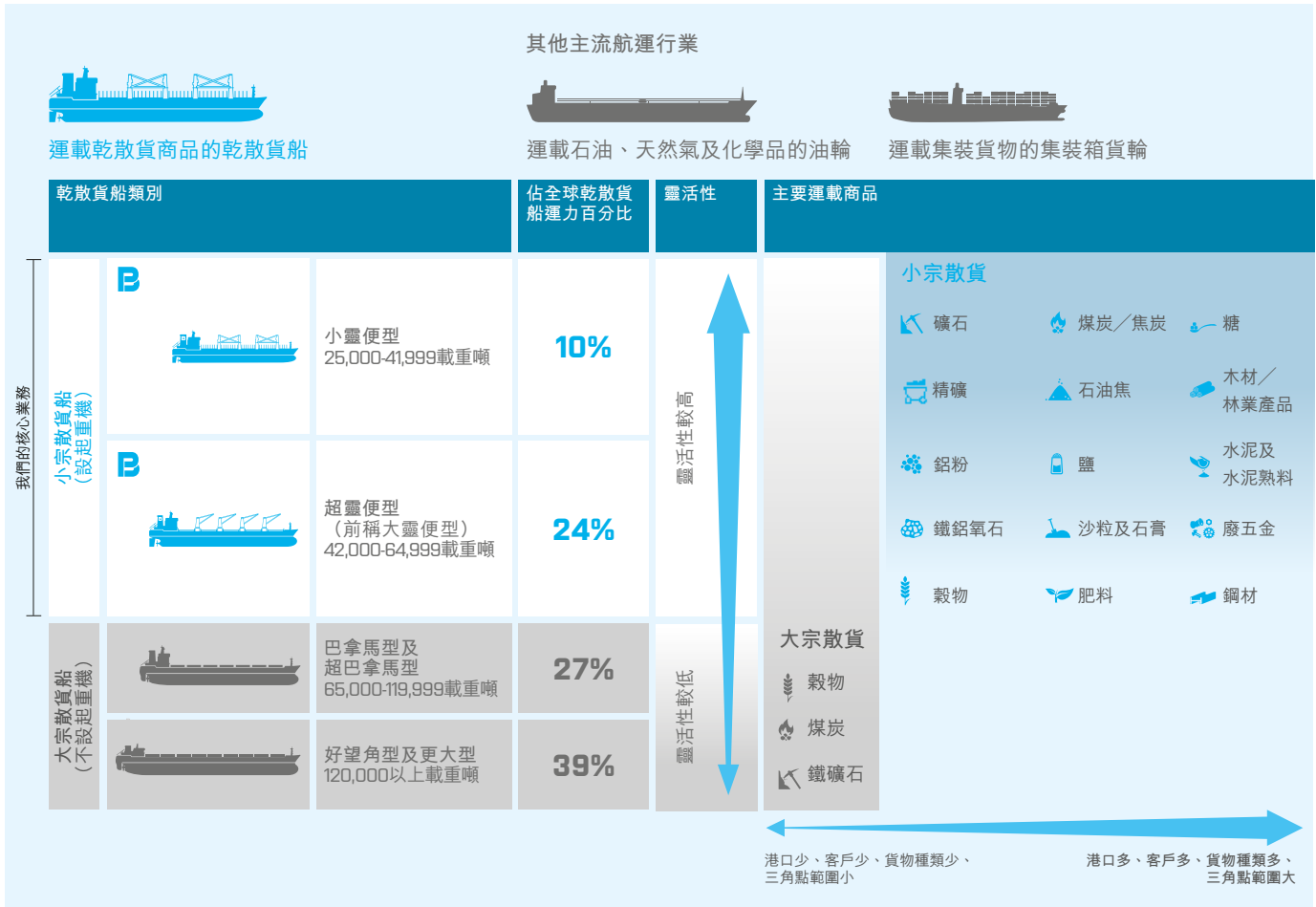
“ 客戶對我們的嘉許 ”

- 太平洋航運現時是我們最大的貨運商。你們的表現頂級，員工的表現無懈可擊。
- 你們很出色。太平洋航運的船隻，幾乎可以肯定不會出亂子。
- 你們一向具備競爭力及願意尋求解決方案。
- 樂見你們對木材出口業有如此深入理解，欣賞你們重視時間、健康及安全等的重要性。
- 我們的關係健全緊密。你們的團隊迅速的反應令我們可實時獲得答案。設於我們的時區的太平洋航運的辦公室為我們帶來極大裨益。
- 你們在各方面都是我們的好夥伴，包括價格、靈活性及表現等。
- 你們較競爭對手提供更多靈活性，我們感謝你們的良好合作。
- 我們於交換市場新聞、市場發展及其他資訊方面成績顯著。
- 你們不厭其煩地解答我們經常的價格查詢。我們經常能訂立合約，並且得到優越的售後服務。
- 我們很樂意與太平洋航運合作，因為你們的可持續性及船艙潔淨措施是我們希望夥伴重視的價值。
- 與你們的團隊合作很愉快…他們態度殷勤，實事實辦，照顧客戶及以太平洋航運的目標為本。
- 你們經驗豐富及實事求是。我們在紐西蘭周邊多個港口出口貨物，而你們對紐西蘭及這些港口都瞭如指掌。

www.pacificbasin.com
關於我們 > 價值及願景

核心業務資料

乾散貨運行業



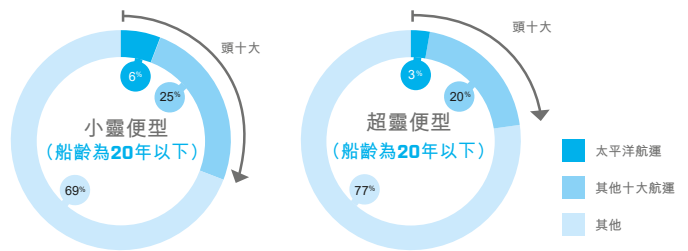
本集團以運輸小宗散貨為核心業務的原因

- 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，及歷來貨船的增長輕微

在高度分散並以小宗散貨為主的貨運市場中，本集團為全球最大的小靈便型乾散貨船船東及營運商，並於超靈便型乾散貨船市場有重要的地位。

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



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

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。

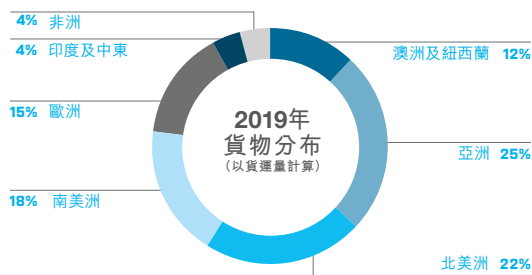
我們的全球辦事處網絡及營運地區



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3%</p>	<p>我們的25名大客戶佔業務33%</p>
-------------------	-----------------------------	--------------------	-------------------	------------------------

機會與挑戰

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。

優秀的海上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11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」，促進我們達成願景及為股東和客戶帶來裨益



* 於2020年1月31日數據

¹ 上述已包括一艘於2019年購買並於2020年1月交付的貨船

² 另有兩艘已購入及一艘已出售，預期所有貨船將於2020年4月底前交付

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



主要策略要點
策略模式 (第3頁)

船隊投資 第26頁

- 我們現時營運的小靈便型乾散貨船船隊規模最大，並將審慎考慮收購一些能輕易配合我們的營運模式的優質小靈便型及超靈便型貨船，並進一步改善我們的規模及優化我們表現的能力
- 我們正在增加自有貨船在船隊中的比例以減低日均貨船開支及加強對貨船的管理
- 我們的技術團隊致力確保安全及高度的可用性，好讓我們的貨船能隨時營運

培育人才 第27頁

我們繼續建立及激勵團隊，從而提高安全意識、生產力、客戶滿意度及工作滿足感

深化關係 第28頁

我們透過在當地與更多客戶聯絡，加強客戶參與度，進一步提升客戶關係，以簽訂更多貨運合約

維護健康、安全 第29頁

提供培訓，藉此減少工傷、航行及污染事故

完善管理及管治常規 第30頁

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

提高船隊的效率及控制成本 第31頁

我們深明如何有效地配對大型船隊及貨運系統，以提高僱用率、效率，並準時送貨，我們亦運用規模及其他效率控制我們貨船的營運開支和一般及行政管理開支

提升公司架構及財政實力 第32頁

我們繼續維持達到財務負債比率之目標，保持本集團財務穩健性，致力達至業內最高水平的匯報系統、透明度及企業管理

保護環境 第29頁

我們透過持續提供培訓及具環保效率的實務及技術，減少對環境的影響

我們的使命

透過不斷優化我們的業務模式、服務及所有經營守則，成為業界的翹楚

成果

改良貨船的營運設計及效率

提高規模經濟效益及貨船僱用率 **較市場優勝 (第14頁)**

為客戶提供最理想的航程及靈活的服務

為客戶提供技術及更可靠的服務的船隊 **客戶 (第3頁)**

加強健康與安全意識、質量及成本控制 **工作場所 (第4至5頁)**

保持及提高岸上和船上員工的質素、效率及團隊規模 **工作場所 (第4至5頁)**

與客戶建立深厚的夥伴關係，加深了解客戶需要，並作出更切合需要的回應

掌握全面的市場信息及貨運商機

提供最理想的營運效能 (貨運組合) 及對船隊作出最佳定位 **較市場優勝 (第14頁)**

我們與員工、客戶、貨船租賃供應商、供應商、投資者、融資機構、社區及其他持份者建立互相了解、信賴及支持的基礎 **工作場所 (第4至5頁)**

管治 (第33頁)

投資者 (第51頁)

提供業內首屈一指的服务

提高貨船租金收入、降低開支而不影響安全及於週期性的高低仍能保持令人滿意的財務表現 **較市場優勝 (第14頁)**

建立良好的品牌及聲譽

具備穩健的流動資金，可作出投資及履行償付的責任和契諾

在各金融資本來源之間取得最佳平衡，為股東帶來裨益及提高回報 **資金 (第18頁)**

投資者 (第51頁)

採取領導業界的措施，盡量減少耗用天然資源及對環境的影響 **環境 (第4至5頁)**

履行策略及風險



1. 投資船隊

2019年

目標

於2019年更波動的市場下管理，並繼續以有效率及安全的方式營運我們的業務，並評估有吸引力的二手貨船購置機會。

策略進度及成果

於2019年，我們獲交付八艘現代化貨船，並售出兩艘船齡較高及較小型的貨船。該等交易，以及於2020年4月底前交付的三艘已購入和一艘已出售的貨船，將使我們的自有船隊貨船數目增加至117艘，提升我們自有貨船與租賃貨船的比例，並有助維持我們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11%，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。

2020年

目標

我們會在持續波動的市場中以有效率及安全的方式營運我們的業務。


我們的策略是以購置較大型的二手優質貨船來擴充及更新我們的自有貨船船隊，特別集中擴充超靈便型貨船，及以承載能力較大及壽命更長的較新的小靈便型貨船取代較小型及船齡較高的小靈便型貨船。我們維持避免在中期訂購新建造貨船，並將不斷為符合環保及其他方面的法例作預備。

風險／影響¹

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

風險水平較去年變化：

監控措施

我們簽訂一年或以上的貨運合約，來管理部分租金波動的風險。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。

我們亦利用燃料掉期合約，為一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差價。

我們持續審視我們貨船的最佳營運日均速度，以提高航程的貢獻。


第76頁 財務報表附註16

有關我們用以控制貨船租金、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間、僱用計劃及營運方式可能導致成本上升及回報減少。貨船價值隨著不同的船運週期而顯著改變。我們需要吸引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所作出的估計，評估對貨船作出增加及／或撤離投資的可能性。我們因應船運週期採納靈活的貨船擁有／租賃策略，並採用以下措施尋求積極的船隊增長及／或更新計劃：

- 購置日本建造的現代化二手貨船；及
- 從優質船主租入貨船。

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。

2019年企業社會責任報告第15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

2019年

目標

繼續達成提高安全意識、僱員留職率、生產力、工作滿足感及客戶滿意度的目標。

策略進度及成果

於2019年，儘管面對全球對船員及貨船經理需求持續增加的挑戰，我們仍有效地為我們的自有船隊接管八艘現代化貨船。我們現時聘用逾3,900多名船員及345名岸上員工，我們致力為他們提供健康、安全及互助的工作環境，和在本公司發展及晉升的機會。我們認為投放資源在人事培訓能提升僱員的參與度及滿足感，從我們2019年的最佳留職數據中可見一斑：留職船員佔95%，而留職岸上員工則佔90%。

2019年企業社會責任報告第24頁
工作場所及安全問題
多樣性及平等機會

2020年

目標

繼續達成我們提高安全意識、僱員留職率、生產力、工作滿足感及客戶滿意度的長期目標，進而實現我們成為乾散貨船船東及營運商的翹楚，以及我們的持份者的首選理想夥伴的願景。

風險／影響

繼任風險

不完善的接班規劃可能延長挑選繼任人的時間，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。

我們具有明確的願景、使命及業務原則，確保任何繼任人都符合資格引領本集團的業務發展。

僱員聘用風險

僱員是我們成功的要素，因此我們能否實現願景取決於我們岸上及海上員工的質素。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海上員工，以及培養並提高他們的工作能力及歸屬感：

- 與能代表航運業內廣泛層面的人才保持聯絡，以及從多方面的來源招募船員；
- 定期檢討集團的薪酬架構，以確保具備吸引及挽留人才的能力；
- 為岸上及海上員工提供定期培訓；及
- 實行年度員工表現評審制度、獎勵計劃及其他措施，以鼓勵、挽留及提升員工表現。

2019年企業社會責任報告第19頁
工作場所及安全問題
培訓及發展



3. 深化關係

2019年

目標

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

策略進度及成果

於2019年，我們為超過500名客戶提供服務，貨運量為67百萬噸（2018年：62百萬噸），已僱用貨船收租日達至81,840日（2018年：80,100日）。透過我們12個地區辦事處組成的環球網絡及廣泛的客戶聯繫計劃，與更多客戶在地方層面接觸。

2020年

目標

透過定期的客戶交流及地區化緊密夥伴合作進一步提升客戶服務，方便客戶與我們合作；憑藉全球的優秀團隊及辦事處網絡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
- 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，兼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；
- 檢查交易對手不列入國際制裁名單之內，以自行開發應用於流動裝置的搜尋工具及系統化的每日篩查進行檢查，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79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，清晰地瞭解他們的需要及提供地區化的客戶服務。

一支統一而大型的現代化船隊及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高級管理層進行定期聯絡，建立及維持關係。



4. 維護健康、安全及環境

2019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海上及岸上工作環境。

策略進度及成果

透過我們先導的安全管理系統、創新專屬的措施，及顯著的船員培訓投資，我們因工傷事故的損失工時頻率 (LTIF) 減至0.71，是我們15年來最佳的LTIF表現，而我們的外部港口國監督(PSC)執行的檢查缺失率為0.74宗。這些數據表現領先業界，反映了我們重視員工培訓的成果。

2019年企業社會責任報告第17頁
工作場所及安全問題
2019年健康及安全績效

2020年

目標

持續投資於培訓、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，以及促進健康和互助的海上及岸上工作環境。

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。

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。

2019年企業社會責任報告第15頁
工作場所及安全問題
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： ⬆

我們於航運業前線大力推行減少排放，所採取的措施包括提升引擎性能、改良船體及推進器的水動力，並採納節省燃料的營運措施。而且，我們作為「零排放聯盟」(Getting to Zero Coalition)的成員，與業界致力探索如何減碳。

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，包括壓艙水管理公約、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。

2019年企業社會責任報告第29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，但事故總是難免的。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調整有關保險額。



5. 完善管理及管治常規

2019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2019年繼續提高員工對新興風險及管控的認知。工作包括措施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“BCP”，以更有效為嚴重的業務及系統中斷作好準備。

第54頁
新聞及成就

我們於2019年獲頒發的獎項



2020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。我們繼續努力保持業內最高水平的董事會管治、公司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：➡

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。我們已確立業務連續性計劃系統及安排全公司進行演習，以應對一旦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。

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：➡

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。審核委員會及風險管理委員會積極地確保本集團於整個企業管治及風險管理框架下運作。

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則及規例，包括國際海事組織頒佈（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。而且我們會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，確保本集團達至高水平的企業管治。

第33頁
企業管治



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：➡

我們設有專責的投資者關係職能，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51頁
投資者關係





6. 提高效率及控制成本

2019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2019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4,080美元（包括因應國際海事組織之2020規例而預備的燃油艙成本）。隨著自有船隊的擴大，我們岸上及海上人員的開支增加以致一般及行政管理開支按年上升2%。然而，我們按每艘貨船基準的日均一般及行政管理開支已輕微下降。

第16頁
日均貨船開支



2020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。我們亦設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、供應商轉換和機會流失。

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

2019年

目標

繼續維持達到財務負債比率之目標，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。此舉給予客戶及股東信心，有助建立強健的公司架構，使太平洋航運成為持份者的首選合作夥伴。於2019年，我們透過發行股份、安排新循環借貸及發行新可換股債券，為購置貨船提供部分資金，各措施都能進一步改善我們的資產負債表及流動資金狀況，並印證我們能以業內最具競爭力的成本獲得各種外部資金來源。

於年末，我們的資產負債比率為35%（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。

2020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。

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債務，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對話。

第88頁
財務報表附註28
財務負債概要 

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淨值比率及借貸淨額相對股東權益比率。

第28頁
履行策略及風險
深化關係 – 銀行關係風險 

第1頁
財務概要 

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2019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（八名男士及兩名女士）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、法律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。每名董事會成員的角色及職責均清晰列明於本公司網站，而他們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公眾公司或組織所擔任的職位數目及性質以及其他重大承擔，並已披露該等公眾公司或組織的名稱。於截至2019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23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2015年 1月1日	變動		於2019年 12月31日
執行董事	4	-2	+1	3
獨立非執行董事	5	-	+2	7
	9	-2	+3	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，以提高其決策能力，從而帶來顯著效益。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。

自2014年起幾位新董事之委任均顯示本公司對上述的承諾。

2019年企業社會責任報告第24頁
平等機會的多樣化



Kirsi Kyllikki Tikka博士於2019年9月獲委任為獨立非執行董事。其在環境法規、可持續發展、新科技、新船和引擎設計及在海事行業的策略、管理和營運經驗方面經驗豐富，進一步提高董事會的技能水平。

Bradshaw先生之任期將於2020年股東週年大會結束時屆滿。

■ 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約定的辦公時間，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，並能繼續顯示其獨立性。七名獨立非執行董事已依照上市規則第3.13條要求就其獨立性向本公司發出確證書，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Tikka博士和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。

■ 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。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。董事會已並將持續適時物色新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更新資訊。於年內本公司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其作為董事的職責、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

董事會進行了年度評核，並由董事會主席及審核委員會主席負責單獨會見各董事。該程序已確認2019年期間所有董事會成員投入足夠的時間履行職責，以及董事會及其委員會以及個別董事之表現令人滿意，且董事會於年內有效地運作。

董事會認為其組成、規模及架構反映多元化觀點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

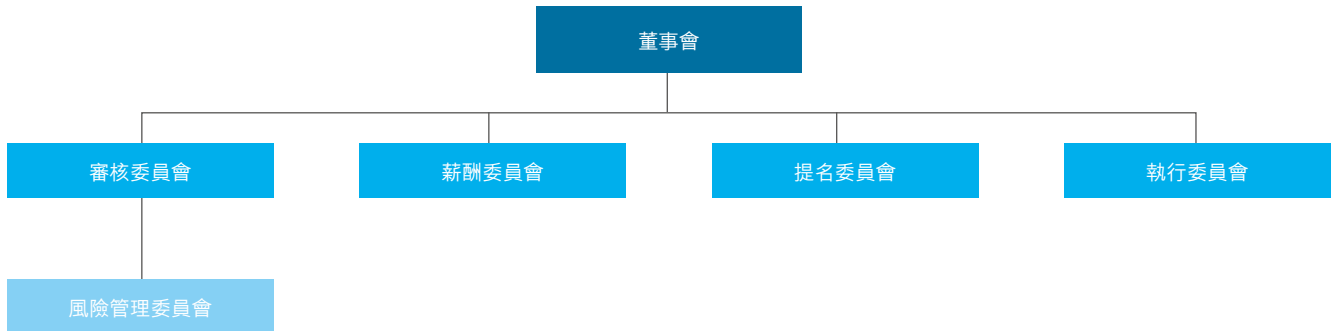
- 制訂本集團的長遠企業策略及宏觀政策
- 批核預算及業務方案
- 批核投資及資產收購或出售交易，尤其是根據上市規則規定須知會股東或需要取得股東批准之交易
- 監督本集團的管理包括制訂、實施及監察風險管理及內部監控系統
- 編製本集團的賬目及財務報表
- 評核本集團的表現
- 領導企業管治之最佳常規
- 定期評估董事會所訂目標的績效
- 監察主要股東或董事有可能產生利益衝突之事宜

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。



2019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2019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	股東特別大會	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	0	4/4			
Mats H. Berglund (行政總裁)	1	1	4/4			
Peter Schulz (首席財務總監)	1	0	4/4			
獨立非執行董事						
Patrick B. Paul	1	1	4/4	4/4	1/1	3/3
Robert C. Nicholson	0	0	4/4	4/4	1/1	3/3
Alasdair G. Morrison	1	0	4/4	4/4	1/1	3/3
Daniel R. Bradshaw	1	1	4/4	4/4	1/1	3/3
Irene Waage Basili	0	0	4/4	4/4	1/1	3/3
Stanley H. Ryan	0	0	4/4	4/4	1/1	3/3
Kirsi Kyllikki Tikka (由2019年9月2日起) ²	–	0	1/1	–	–	–
2019年舉行會議的次數	1	1	4	4	1	3

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

² Tikka博士於2019年並非任何一個董事委員會的成員

審核委員會

成員名單

主席：Patrick B. Paul

成員：Robert C. Nicholson、Alasdair G. Morrison及Kirsi Kyllikki Tikka (由2020年1月1日起)

Daniel R. Bradshaw、Irene Waage Basili及Stanley H. Ryan (全部直至2019年12月31日)

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. 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。
5. 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。
6. 審視獨立審核程序，及風險管理和內部審核功能之效能。

2019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。審核委員會進行了的工作包括：

- 審閱及討論外聘核數師就2018年年度審核及2019年中期審閱所提交之審核委員會報告；
- 審閱2018年年報及賬目，以及2019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2019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；
- 深入檢討本集團的營運管理，包括貨船租入管理、港口裝貨及卸貨管理的程序和風險；
- 審視本集團海事相關及其他保險受保範圍的足夠性；及
- 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。

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、Daniel R. Bradshaw、Irene Waage Basili及Stanley H. Ryan

Alasdair G. Morrison (直至2019年12月31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。

2019年已完成的工作

年內薪酬委員會舉行了一次會議，連同以電郵通訊進行了以下工作：

- 審視獨立非執行董事經修訂的董事袍金結構，並向董事會提出建議及予以通過；
- 審批執行董事及若干高薪僱員的2019年終花紅、2020年薪金及有限制股份獎勵；及
- 審批向若干員工授予有限制股份獎勵。

提名委員會

成員名單

主席：Robert C. Nicholson

成員：Patrick B. Paul、Daniel R. Bradshaw、Irene Waage Basili及Stanley H. Ryan

Alasdair G. Morrison (直至2019年12月31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香港聯交所之規則及指引。
3. 物色勝任人選加盟董事會，及挑選董事候選人或就此向董事會提供建議。
4. 評核本公司獨立非執行董事之獨立性。
5. 根據對董事職位的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。

2019年已完成的工作

年內提名委員會舉行了三次會議，並進行了以下工作：

- 審閱經修訂的提名委員會職權範圍及董事會多元化政策，並建議董事會採納；
- 審視董事會的架構，人數及組成；
- 審視董事會的繼任計劃及成立獨立非執行董事招聘小組委員會以物色合適人選取代退任的獨立非執行董事；及
- 審視已物色的獨立非執行董事人選建議董事會考慮。

執行委員會

成員名單

主席：Mats H. Berglund

成員：董事會主席、行政總裁、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以及出售及回租合約。
3. 物色及簽訂為期超過五年的長期租賃及貨運合約。
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. 物色及簽訂金額超逾5,000,000美元的非貨船海上固定資產交易的合約。
6. 作出借貸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。

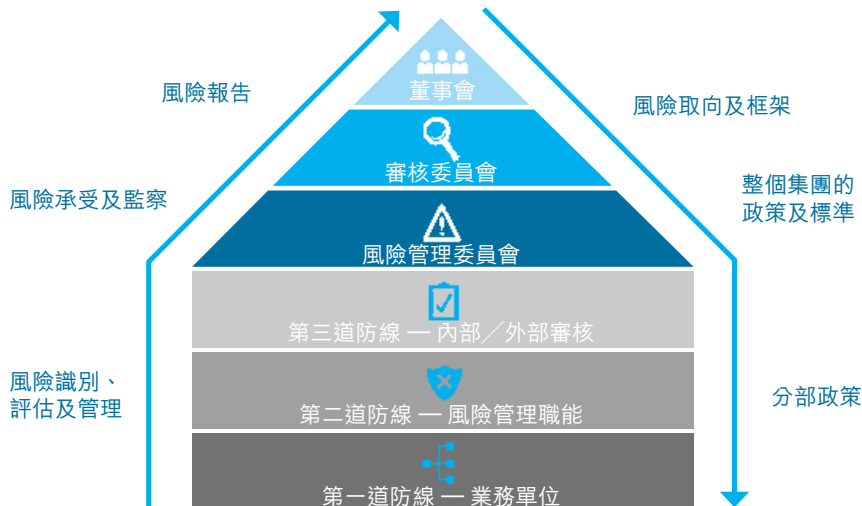
2019年已完成的工作

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，包括以下項目：

- 就購置四艘貨船的代價，部分以現金支付，其餘以向貨船賣方根據一般授權發行新股份支付；
- 公布發行新股份以履行向若干員工授予以有限股份獎勵；
- 訂立循環信用借貸合計165,000,000美元；
- 以現金購置四艘二手超靈便型乾散貨船；
- 與一名現有客訂立長期貨運合約並可延期五年，及一份超靈便型乾散貨船業務的現有長期貨運合約延期約七年；
- 公布委任Kirsi Kyllikki Tikka博士為獨立非執行董事，由2019年9月2日起生效；
- 就有關本集團2021年到期的可換股債券(「2021年到期的可換股債券」)的下列內容作出公布 (i) 轉換價調整 (ii) 認沽期權權利之行使期，(iii) 債券持有人的贖回和發行人行使贖回權；及 (iv) 贖回及註銷債券後撤回上市；
- 公布推出2025年到期的175,000,000美元3%年票息可換股債券及召開與此有關的特別股東大會；及
- 公布分別於2019年4月及12月舉行的週年大會及特別大會的投票結果。

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

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。

2019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。該委員會進行了之工作包括：

- 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；
- 通過深入檢討，向審核委員會報告有關貨船租入管理、港口裝貨及卸貨管理以及海事保險管理；
- 納入我們對供應鏈的環境和社會風險評估，以加強本集團的現有供應商評估程序；
- 正式化供應商行為準則，載明我們對供應商之行為和標準的期望；
- 加強對交易對手的盡職調查政策，以減低違反國際制裁法的風險；
- 為所有岸上員工及船員提供反賄賂網上培訓，以進一步提升集團的反貪腐文化；
- 正式化社交媒體政策，為海上和岸上員工在使用社交媒體平台上作出明確的指引；
- 審視及評估環境法規的影響，包括國際海事組織2020年硫排放上限和溫室氣體排放目標對我們業務的影響；
- 進行業務連續性演練，以模擬在重要資訊科技系統停頓時業務受阻的情況；
- 審視及評估英國脫歐對我們業務的影響；及
- 審視及評估香港持續的社會動盪對我們業務的影響。

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，從而制定及加強措施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。

我們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21頁
共邁遠途

第52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2019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。

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。我們：

- 處理事務時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」。
- 跟從公司通訊政策以管理與第三方的通訊，特別是就外界對本集團事務的查詢回應程序，使只有執行董事及企業傳訊與投資者關係部的總經理獲得有關授權。
- 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公司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

本公司已就較有可能知悉本集團未公布的內幕消息或其他有關本集團的資料的高級經理及僱員，根據標準守則設立規則（「買賣規則」）。本公司已個別通知該等高級經理及僱員，並提供買賣規則的文本。

董事會在作出具體查詢後確認，所有曾獲通知及提供買賣規則的高級經理及職員，於年內已全面遵守買賣規則所載列的規定標準。


核數師酬金

已付本集團外聘核數師有關其於截至2019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
787	70	857

我們的股東

有關股東類別及股權之詳情可參閱本年報第51頁。

第51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，本公司舉行了兩次股東大會。

股東周年大會於2019年4月17日舉行，會上通過及批准以下決議案：

- 省覽及採納截至2018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2018年12月31日止年度末期股息每股3.7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2019年12月31日止年度的核數師，並授權董事會釐定其薪酬；
- 授予發行股份的一般授權；及
- 授予購回股份的一般授權。

特別股東大會於2019年12月2日舉行，當中通過普通決議案批准訂立有關本公司2025年到期的3%年票息有擔保可換股債券的認購協議並根據認購協議條款及條件發行可換股債券及轉換股份。

所有於兩次股東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97.8%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。

第100頁
公司資料

* 註冊辦事處及主要辦事處請參閱第100頁

2020年擬訂財務日誌

2月27日	2019年年度業績公布
3月10日	2019年年報
4月7日	第一季度交易活動最新公告
4月3日至8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8日	股東週年大會

適用於派付(如有)2019年末期股息：

4月16日	買賣附帶2019年末期股息權利之股份最後一日
4月17日	除息日
4月20日香港時間下午4時30分前	截止遞交附帶2019年末期股息之過戶文件
4月21日	暫停辦理股份過戶登記手續及2019年末期股息登記日期
5月5日	2019年末期股息派付日期
7月30日	2020年中期業績公布

適用於派付(如有)2020年中期股息：

8月11日	買賣附帶2020年中期股息權利之股份最後一日
8月12日	除息日
8月13日香港時間下午4時30分前	截止遞交附帶2020年中期股息之過戶文件
8月14日	暫停辦理股份過戶登記手續及2020年中期股息登記日期
8月26日	2020年中期股息派付日期
10月14日	第三季度交易活動最新公告

董事

1

David M. Turnbull
主席

5

Robert C. Nicholson
獨立非執行董事

6

Alasdair G. Morrison
獨立非執行董事

9

Stanley Hutter Ryan
獨立非執行董事

3

Peter Schulz
首席財務總監



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

2

Mats H. Berglund
行政總裁

4

Patrick B. Paul
獨立非執行董事

8

Irene Waage Basili
獨立非執行董事

7

Daniel R. Bradshaw
獨立非執行董事

10

Kirsi Kyllikki Tikka
獨立非執行董事

執行董事

1 唐寶麟 (64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之太古股份有限公司、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月期間於倫敦上市之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2020年股東週年大會屆滿

外部委任：

於香港上市之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 (57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船用燃油產品交易商）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 (47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並於2018年7月30日獲委任為執行董事。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

現時任期於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 (72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之資深會員

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

5 Robert C. Nicholson (64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，及曾於印尼上市之PT Indofood Sukses Makmur Tbk擔任專員。他曾於香港上市的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

6 Alasdair G. Morrison (71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滙豐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，並於香港上市的香港鐵路有限公司擔任獨立非執行董事。

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

於Trans Maldivian Airways擔任主席及董事

委員會成員資格：

審核委員會

薪酬及提名委員會

(2008年1月至2019年12月31日)

7 Daniel R. Bradshaw (73歲)
獨立非執行董事

Bradshaw先生現為孖士打律師行(Mayer Brown) (前稱Johnson, Stokes & Master) 的高級顧問，自1978年起曾於該律師行擔任事務律師、合夥人及船務業務的主管。他曾擔任香港船東會副主席、香港港口及航運局委員及香港航運發展局之成員。

學歷及資格：

畢業於紐西蘭威靈頓的維多利亞大學，持有法律學士學位及法律碩士學位

於英格蘭及威爾斯及香港獲認許為律師

任期：

於2006年4月獲委任為非執行董事兼副主席

於2008年1月辭任副主席，並於2010年9月獲調任為獨立非執行董事

將於2020年股東週年大會結束後退任

外部委任：

於Euronext布魯塞爾及紐約證券交易所上市的Euronav擔任非執行董事

於香港上市的鐵江現貨有限公司及紐約證券交易所上市的Gaslog Partners LP 擔任獨立非執行董事

為嘉道理農場暨植物園世界及自然基金會香港分會之董事

委員會成員資格：

薪酬及提名委員會

審核委員會

(2006年4月至2019年12月31日)

8 Irene Waage Basili (52歲)
獨立非執行董事

Basili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，Basili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。她亦於2008年至2014年於Odfjell SE擔任董事，並於2011年3月至2017年4月期間擔任GC Rieber Shipping之行政總裁（兩間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，持有工商管理碩士學位

任期：

於2014年5月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2020年股東週年大會屆滿

外部委任：

Kongsberg Gruppen ASA董事兼副主席及Wilhelmsen Holding ASA之董事。上述兩間公司均於奧斯陸證券交易所上市。

Shearwater Geoservices之行政總裁

委員會成員資格：

薪酬及提名委員會

審核委員會

(2014年5月至2019年12月31日)

9 Stanley H. Ryan (58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

審核委員會

(2016年7月至2019年12月31日)

10 Kirsi Kyllikki Tikka (63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，任期3年，須於2020年股東週年大會重選

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

(自2020年1月1日起)

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45至46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2019年12月31日聘用合共345名(2018年：336名)岸上員工及於年內聘用逾3,900名(2018年：3,800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、考慮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，因此採取直接的財務基準釐定薪金的調整及花紅並不恰當，因為此舉可能會產生沒有意義的結果，更可能帶來負面影響。董事會在這方面致力於上述所有因素上取得平衡。

形式為有限制股份獎勵的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。獎勵一般於三年內每年歸屬。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2019年及2018年止年度的薪酬

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 ¹	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	-	135,732 ²	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

2018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	-	375	95	2	472	251	723
Mats H. Berglund	-	1,044	520	2	1,566	578	2,144
Peter Schulz ³	-	495	250	2	747	476	1,223
	-	1,914	865	6	2,785	1,305	4,090
獨立非執行董事							
Patrick B. Paul	102	-	-	-	102	-	102
Robert C. Nicholson	96	-	-	-	96	-	96
Alasdair G. Morrison	89	-	-	-	89	-	89
Daniel R. Bradshaw	89	-	-	-	89	-	89
Irene Waage Basili	95	-	-	-	95	-	95
Stanley H. Ryan	100	-	-	-	100	-	100
	571	-	-	-	571	-	571
董事薪酬總額	571	1,914	865	6	3,356	1,305	4,661
其他僱員	-	127,720 ²	6,932	2,945	137,597	3,960	141,557
薪酬總額	571	129,634	7,797	2,951	140,953	5,265	146,218

附註：

- (1) Tikka博士於2019年9月2日獲委任為獨立非執行董事。
- (2) 其他僱員薪金包括船員薪金及其他相關開支為104,500,000美元（2018年：97,800,000美元），並歸類為損益表中的服務開支。
- (3) Schulz先生於2017年8月21日上任首席財務總監並於2018年7月30日獲委任為執行董事。2018年薪酬為其全年之薪酬。

於2019年度，本集團五名最高薪酬人士為兩名執行董事及三名僱員（2018年：三名執行董事及兩名僱員）。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。

	2019年 千美元	2018年 千美元	酬金範圍	2019年	2018年
薪金	1,008	693	5,500,001港元至6,000,000港元	1	–
花紅	353	374	6,000,001港元至6,500,000港元	2	1
退休金	199	174	6,500,001港元至7,000,000港元	–	1
應付總額	1,560	1,241			
以股權支付的補償	731	445			
應付及已計入財務報表的總額	2,291	1,686			

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，供款以每月有關收入30,000港元為上限。本集團亦額外作出自願供款。本集團的供款於產生時列為開支。若僱員於僱主自願供款全數歸屬前退出計劃，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退休計劃而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予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2019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2019年12月31日止年度的業務回顧載於本年報第1至第17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2019年12月31日止年度，本集團在企業社會責任方面所作出努力之簡介載於本年報「企業社會責任摘要」一節，並有一份全面的2019年報告刊載於我們的網站。

業績

本集團年內的業績載於第56頁的綜合損益表。

股息

鑑於本集團的表現及現時財務狀況，董事會建議就截至2019年12月31日止年度派付末期股息每股2.1港仙。由於年內概無宣派中期股息，此派息每股2.1港仙佔本集團截至2019年12月31日止年度溢利51%，與本集團派付全年淨溢利(不包括出售收益)至少50%的股息政策一致。

2019年的建議末期股息每股2.1港仙將於2020年4月8日舉行的2020年股東週年大會上審議(「2020年股東週年大會」)。

可供分派儲備

根據百慕達1981年公司法計算，本公司於2019年12月31日的可供分派儲備為604,300,000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85,000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180,724,396股普通股份如下，(i) 合共101,014,125股股份於2019年1月及2月發行予Geraldine Marine Limited and Giant Line Inc., S.A.，作為本公司根據於2018年5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；(ii) 25,592,000股股份已於2019年3月發行，以履行2013年股份獎勵計劃項下本公司於2019年授出的有限制獎勵；及(iii) 合計54,118,271股股份已於2019年11月發行給予Green Spanker Shipping S.A. and Asian Shipping S.A. and Meiho Kaiun Co.,

Ltd.，作為本公司根據於2019年9月宣布就購置的四艘貨船訂立的合約中，獲交付其兩艘貨船的部分代價。合共51,793,762股股份預計於2020年上半年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.。

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(c)，當中包括發行本金額為175,000,000美元於2025年到期之3%年票息有擔保可換股債券。

購買、出售或贖回證券

於2019年7月3日，在債券持有人行使認沽權後，本集團已贖回及註銷其2021年到期的125,000,000美元3.25%年票息有擔保可換股債券(「債券」)中的本金總額122,216,000美元，連同支付2,031,250美元應計但未付利息。餘下未贖回債券本金總額減至2,784,000美元(「餘下債券」)，佔原先發行債券本金總額的2.23%。本集團已行使認購權，並於2019年8月2日以全數本金額贖回全部餘下債券，及支付直至當天應計但未付的利息。

除上文所披露者及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2020年1月1日的471,389,151股股份)。根據股份獎勵計劃下尚未歸屬的有限制獎勵為81,690,000股，佔2020年2月27日本公司已發行股本的1.73%。

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的股份最高數目，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，凡向本集團任何員工授予獎勵，須先經其審視及批准。

已授出的獎勵

截至2019年12月31日止年度，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	未歸屬於2019年12月31日	未歸屬於2019年1月1日	年內已授出 ¹	已歸屬及/或失效 ²	歸屬年份		
								2020年	2021年	2022年
董事										
唐寶麟	2008年8月5日	9,982	(5,934)	4,048	4,263	1,278	(1,493)	1,590	1,180	1,278
Mats H. Berglund	2012年6月1日	21,391	(12,000)	9,391	9,793	3,000	(3,402)	3,623	2,768	3,000
Peter Schulz	2017年8月21日	6,299	(2,294)	4,005	3,464	1,688	(1,147)	1,149	1,168	1,688
		37,672	(20,228)	17,444	17,520	5,966	(6,042)	6,362	5,116	5,966
其他僱員				64,246	59,410	26,240	(21,404)	22,851	19,746	21,649
				81,690	76,930	32,206	(27,446)	29,213	24,862	27,615

附註：

(1) 本公司股份緊接於2019年3月1日授出32,206,000股前的收市價為1.73港元。

(2) 根據歸屬時間表，於2019年1月及2019年7月分別有1,842,000股及25,109,000股股份已歸屬。此外，合計495,000股股份因兩名僱員辭職而失效。

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2020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
Daniel R. Bradshaw	2006年4月7日	將於2020年股東週年大會結束後退任
Irene Waage Basili	2014年5月1日	三年，直至2020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 Kyllikki Tikka	2019年9月2日	三年，直至2022年9月為止，須於2020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Kirsi Kyllikki Tikka博士將根據本公司的章程附則第86(2)條於2020年股東週年大會上退任。此外，David M. Turnbull、Daniel R. Bradshaw及Irene Waage Basili將根據本公司附則第87(1)及(2)條於2020年股東週年大會上輪值退任。除將於2020年股東週年大會結束後退任的Bradshaw先生外，所有退任董事均符合資格並願意接受股東重選連任。

董事服務合約

擬於應屆2020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2019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	
					2019年12月31日	2018年12月31日
唐寶麟 ¹	7,477,000	3,118,000 ²	好倉	10,595,000	0.22%	0.26%
Mats H. Berglund ¹	19,391,000	0	好倉	19,391,000	0.41%	0.38%
Peter Schulz ¹	6,299,000	129,000 ³	好倉	6,428,000	0.14%	0.10%
Patrick B. Paul	380,000	0	好倉	380,000	少於0.01%	少於0.01%
Daniel R. Bradshaw	0	772,834 ⁴	好倉	772,834	0.02%	0.02%

附註：

- 根據股份獎勵計劃，已授出的有限制股份獎勵詳情已於本年報第48頁內披露。 
- 3,118,000股股份由唐寶麟先生以信託受益人之身份持有。
- 129,000股股份由Schulz先生以信託受益人之身份持有。
- 772,834股股份由Cormorant Shipping Limited及Goldeneye Shipping Limited持有，Bradshaw先生為該等公司之唯一股東。

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2019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2019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	
				2019年 12月31日	2018年 12月31日
Citigroup Inc. ¹	受其控制的法團的權益／ 核准借出代理人	好倉	260,704,469	5.53%	5.52%
		淡倉	2,176,493	0.05%	0.09%

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(涉及3,024,186股股份)及核准借出代理人(涉及257,680,283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2019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2020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，2020年2月27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

於2019年，我們繼續用多種媒體與投資者交流。除公司網站、內聯網及於太平洋航運內部使用的應用程式外，我們亦為持份者提供互動網上年報及於微信發放年報圖表概要。我們的社交媒體亦是另一重要渠道為持份者提供有關本公司及業界的最新發展、我們多個社交媒體頻道的關注者於2019年大幅增加近50%。

年內，我們榮膺12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、最佳投資者關係團隊及最佳財務報告等。感謝各界就著我們採取高透明度，負責任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/ar2019
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、投資者關係及企業社會責任計劃的意見。

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 — 我們於發布業績公布及交易活動最新公告後舉行路演。於2019年，我們曾於北美洲、歐洲及亞太區16個城市會見投資者。

投資者會議 — 於2019年，我們曾與746名（2018年：1,088名）股東及投資者會面。

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：

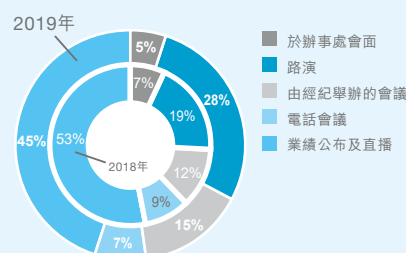
- 本集團的概況
- 船隊資料
- 策略及業務模式
- 為客戶提供的服務概覽
- 董事會成員之履歷
- 董事會轄下各委員會的職權範圍
- 企業管治、風險管理及企業社會責任
- 財務報告及公司新聞
- 財務資料及Excel版本下載
- 傳媒資訊
- 就業機會

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



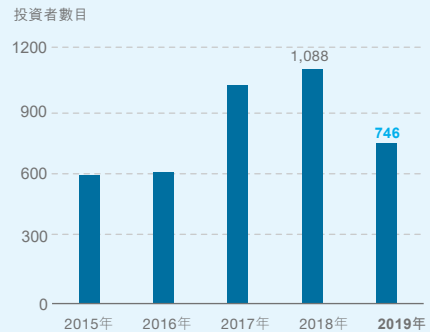
衡量投資者關係表現的關鍵績效指標 KPI

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2019年
跟隨太平洋航運股票
(2018年：10位)

50份有關太平洋航運的
研究報告於2019年獲發表
(2018年：66份)

跟本集團會面的投資者數目



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。

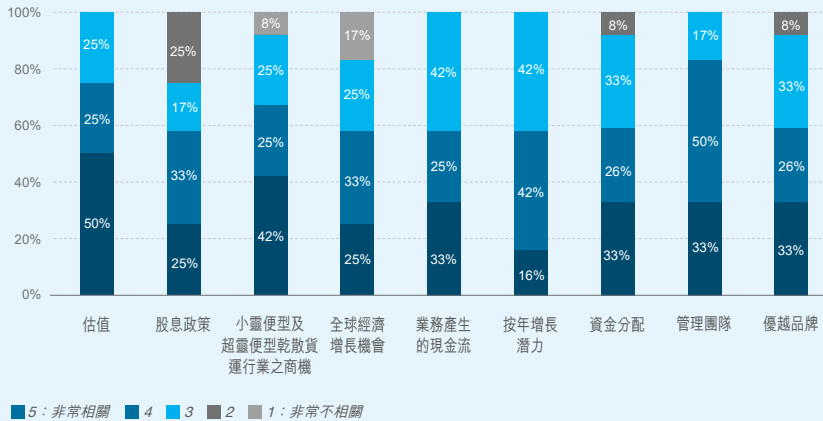
2019年的投資者意見調查顯示，92%受訪者認為太平洋航運的管理層能清楚傳達策略，且85%受訪者同意我們有效地傳達管理層如何處理本公司策略上面對的挑戰。我們亦詢問投資者對本公司就應對國際海事組織(IMO)減碳目標的長遠策略及對我們最近發報多份公告的披露情況表達意見，有助我們日後改善通訊。

投資者於2019年的重點關注事項

- 中美關稅對乾散貨貿易及本公司業績的影響
- 新環保法規對航運的影響及我們的解決策略
- 市場供求平衡
- 貨運租金季節性的變動及可持續性
- 本集團的集資策略

2019年投資者意見調查反饋：

投資於太平洋航運的主要原因



92%受訪者
認為太平洋航運管理層清楚
傳達策略

85%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2019年12月31日，本公司之已發行股份及可換股債券為：

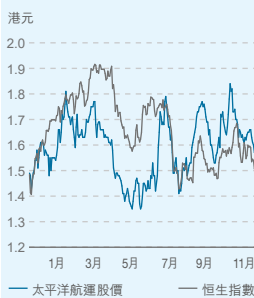
- 4,713,891,510股每股面值0.01美元之普通股
- 175,000,000美元於2025年到期3.0%年票息的可換股債券

我們的股份為恒生分類指數系列及MSCI指數系列的成份股，同時被納入深港通計劃下港股通的合資格股票。於2019年12月31日，我們股票約0.04%經深港通持有。

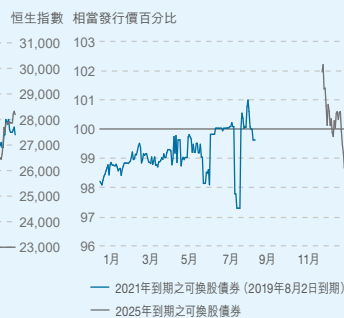
第99頁
市值



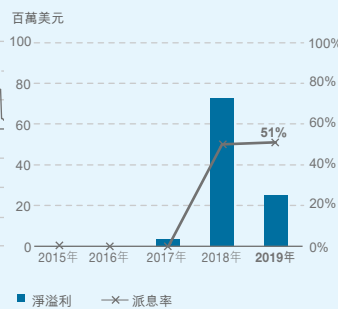
2019年公司股價表現與恒生指數比較



可換股債券於2019年的價格表現



淨溢利與派息率的比較

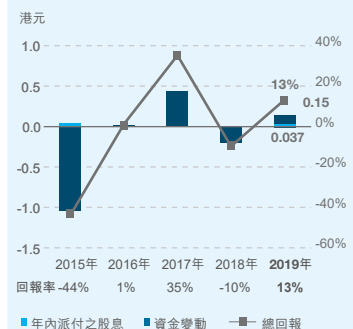


投資者回報及股息

我們以股份的升值及股息向股東回報價值。於2019年，我們的股東總回報率為13%。

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

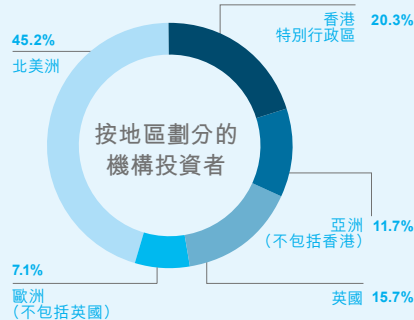
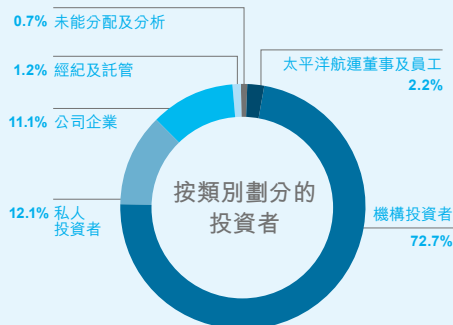


我們的股東

於2019年12月31日，納斯達克對本公司股本中約99.6%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34.3億股股份，或佔我們股本72.7%。

我們於2019年12月31日可確認共有2,315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	161	6.95%	3,824	0.00%
501-1,000	35	1.51%	33,040	0.00%
1,001-100,000	596	25.75%	27,517,460	0.58%
100,001-500,000	888	38.36%	202,819,916	4.30%
>=500,001	635	27.43%	4,483,517,270	95.12%
總計	2,315	100.00%	4,713,891,510	100.00%



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72.7%，由經紀及託管人持有股份的私人或散戶投資者約佔12.1%。

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。

新聞及成就

2019年

一月

- 獲交付貨船「Iwagi Island」
- 太平洋航運銀行家日
- 榮獲2018年環球運輸融資年度大獎 (Global Transport Finance Annual Awards)
 - 航運融資年度大獎—亞洲 (Shipping Finance Debt Deal of the Year – Asia)
- 榮獲2018年金港股
 - 最具社會責任上市公司大獎
- 榮獲2019年上市公司投資者關係創新峰會暨中國卓越IR大獎
 - 最佳總監獎—劉瑞琦

二月

- 獲交付貨船「Gharapuri Island」

三月

- 獲交付貨船「Grande Island」
- 分別於倫敦、溫哥華及上海舉行客戶活動

四月

- 2019年股東周年大會



五月

- 太平洋航運新簽訂115,000,000美元有抵押循環信用貸款

六月

- 獲交付貨船「Shark Island」
- 香港海事處頒發
 - 港口國監督檢查卓越表現獎
- 榮獲Seatrade Global Awards—倫敦
 - 能源效益獎 (入圍) (Fuel Efficiency Award (Finalist))
- 天津臨港港口貢獻獎 (Tianjin Lingang Port Contribution Award)
- 榮獲第五屆香港投資者關係大獎
 - 最佳投資者關係團隊獎—劉瑞琦及李穎欣
- 榮獲2018年年度最佳交易大獎 (Marine Money Deal of the Year Award 2018)
 - 325,000,000美元7年期有抵押循環信用貸款
- 貨船「Jamaica Bay」於洛杉磯參與一項以陸地為主的船隻排放收集及處理系統項目



- 太平洋航運獲納入恒生深港指數及恒生深港基建運輸指數
- 榮獲溫哥華海港局環保計劃下的2018 Blue Circle Award
 - 實施自願性減排以及其他環境管理技術及措施，獲得港口費折扣的得獎者
- 榮獲Seatrade亞洲海事獎 (Seatrade Maritime Awards Asia)
 - 年度最佳交易獎 (325,000,000美元7年期有抵押循環信用貸款)
 - 能源效益類別 (入圍)
 - 綠色船務類別 (入圍)
 - 船務經理類別 (入圍)

七月

- 贖回及註銷於2021年到期的可換股債券
- 太平洋航運自願減速及減排獲洛杉磯港口嘉許
- 獲交付貨船「Albatross Island」及「Shelter Island」
- 有18年船齡的「Cape Nelson」於澳洲海事安全局港口國監督的檢查中錄得零缺陷

八月

- 太平洋航運宣布委任Kirsi Kyllikki Tikka博士為獨立非執行董事

九月

- 太平洋航運收購四艘現代化貨船並將發行新股份予船東作為支付貨船約33%代價
- 太平洋航運獲納入成為恒生可持續發展企業基準指數的成份股
- 榮獲e.com Report Watch頒發的2019年全球最佳年報
 - 2018年年報榮獲B+評級
- 榮獲2019年度全亞洲行政團隊大獎 (2019 All-Asia Executive Team Awards)
 - 榮譽公司大獎
 - 最佳行政總裁 (第二名) —Mats Berglund— (買方提名)
 - 最佳財務總監 (第二名) —Peter Schulz— (買方提名)
 - 最佳投資關係 (第三名) — (買方提名)

十月

- 榮獲Lloyd's List Asia Pacific Awards 2019
 - 乾散貨營運商大獎
- 香港環境、社會及管治報告大獎
 - 最佳環境、社會及管治報告獎 (中市值) 嘉許獎
 - 卓越環境披露獎嘉許獎
 - 卓越社會披露獎嘉許獎

十一月

- 獲交付貨船「Block Island」及「Saldanha Bay」
- 有19年船齡的「Champion Bay」於新西敏由加拿大運輸部進行的詳細檢查中錄得零缺陷
- 於奧克蘭舉行客戶活動
- 榮獲IR Magazine Awards – 大中華地區2019年
 - 最佳財務報告 (中小型市值)
 - 投資者關係最佳多媒體運用獎 (入圍) (Best use of multimedia for IR)
 - 明日之星 (Rising Star) – 李穎欣 (入圍)
- 榮獲IBJ Awards 2019 (International Bulk Journal)
 - 人才培訓大獎

十二月

- 新發行於2025年到期的175,000,000美元可換股債券 (股份代號: 40097)
- 2019年特別股東大會通過發行新可換股債券
- 太平洋航運主辦第八屆太平洋航運六人足球賽



2020年

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	2019年	2018年	變動*
營業額		1,585.9	1,591.6	-0%
燃料、港口開銷及其他航程開支		(720.2)	(710.5)	-1%
按期租合約對等基準的收入	1	865.7	881.1	-2%
自有貨船開支				
營運開支	2	(167.4)	(149.7)	-12%
折舊	3	(127.5)	(114.5)	-11%
財務開支淨額	4	(32.2)	(32.4)	+1%
租賃貨船開支				
非資本化租賃貨船開支	5	(417.1)	(451.4)	+8%
資本化租賃貨船開支	5	(38.9)	-	-100%
營運表現 (未計管理開支)		82.6	133.1	-38%
經調整一般及行政管理開支總額	6	(61.2)	(59.8)	-2%
稅項及其他		(0.9)	(1.3)	+31%
基本溢利		20.5	72.0	-72%
未變現的衍生工具收入／(開支)	7	7.8	(11.7)	
出售貨船之虧損	8	(5.1)	(0.7)	
撥備之撥回		1.9	-	
有償契約撥備之撥回		-	12.7	
來自 Muchalat 投資的分派		-	1.6	
撤銷貸款安排費用		-	(1.6)	
股東應佔溢利		25.1	72.3	-65%
稅息折舊及攤銷前溢利	9	230.7	215.8	+7%
淨溢利率		2%	5%	-3%
平均股本回報率		2%	6%	-4%

* 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。

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

附註

- 按年租合約對等基準的收入總額減少2%，反映年內市況轉弱。
- 隨着我們的自有船隊的擴充，總營運開支亦因此增加12%。
- 隨着我們的自有船隊的擴充及安裝壓倉水處理系統及硫淨化器產生的額外成本，我們的自有貨船折舊增加11%。
- 財務開支淨額大致上不變。
- 非資本化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個月長期租賃的資本化部分之使用權資產折舊及租賃負債利息開支。整體租賃貨船開支因年內市況轉弱而減少。2018年租賃貨船開支包括有償契約撥備之撥回。
- 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。由於自有船隊擴充令僱員相關開支增加，導致一般及行政管理開支總額上升。
- 由於燃料價格大幅上升，導致產生燃料掉期合約的未變現衍生工具收入。
- 虧損涉及出售三艘較小、較舊的小靈便型乾散貨船，其中一艘將於2020年交付予新船東。
- 儘管乾散貨運市場轉弱，但稅息折舊及攤銷前溢利仍增加。此乃由於繼採納新會計準則 — 香港財務報告準則第16號「租賃」後，以折舊及利息開支取代原先計入稅息折舊及攤銷前溢利的租賃開支，從而帶來正面影響。

未受於香港財務報告準則第16號「租賃」對財務影響前的稅息折舊及攤銷前溢利為184,900,000美元，與先前年度稅息折舊及攤銷前溢利可作比較。



第56頁至94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	
		2019年 千美元	2018年 千美元
營業額	4, 15	1,585,900	1,591,564
服務開支	5, 15	(1,513,427)	(1,507,705)
毛利		72,473	83,859
間接一般及行政管理開支	5	(6,040)	(6,003)
其他收入及收益	6	1,867	30,459
其他開支	5	(5,098)	(2,416)
財務收入	7	5,716	3,513
財務開支	7	(42,681)	(35,866)
除稅前溢利		26,237	73,546
稅項支出	8	(1,113)	(1,262)
股東應佔溢利		25,124	72,284
股東應佔溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	10(a)	0.55	1.64
每股攤薄盈利	10(b)	0.54	1.61

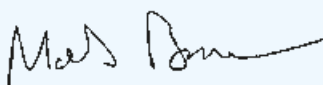
綜合全面收益表

	截至12月31日止年度	
	2019年 千美元	2018年 千美元
股東應佔溢利	25,124	72,284
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	(7,010)	(5,744)
- 轉撥至損益表內	2,068	4,346
匯兌差額	85	(669)
可能不被重新分類至損益表內的項目		
按公平值列賬及其變動計入其他全面收益的財務資產之公平值虧損	-	(275)
股東應佔全面收益總額	20,267	69,942

綜合資產負債表

		於12月31日	
附註		2019年 千美元	2018年 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備	11	1,875,352	1,807,672
使用權資產	14	77,835	-
分租應收賬款	12	1,915	-
商譽	13	25,256	25,256
衍生資產	16	1,464	1,745
應收貿易賬款及其他應收款項	17	25,487	8,900
有限制銀行存款	18	51	58
		2,007,360	1,843,631
流動資產			
存貨	19	90,381	85,488
分租應收賬款的流動部分	12	6,692	-
衍生資產	16	2,495	214
持作出售資產	20	4,400	6,450
應收貿易賬款及其他應收款項	17	82,714	88,679
現金及存款	18	200,193	341,744
		386,875	522,575
資產總額		2,394,235	2,366,206
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本	24	47,039	45,205
保留溢利	25	208,698	202,262
其他儲備	25	1,020,195	983,742
權益總額		1,275,932	1,231,209
負債			
非流動負債			
長期借貸	22	736,101	737,377
租賃負債	23	53,770	-
衍生負債	16	13,090	9,912
應付貿易賬款及其他應付款項	21	2,123	5,537
		805,084	752,826
流動負債			
長期借貸的流動部分	22	127,050	223,716
租賃負債的流動部分	23	39,137	-
衍生負債	16	1,937	7,374
應付貿易賬款及其他應付款項	21	143,949	150,559
應付稅項		1,146	522
		313,219	382,171
負債總額		1,118,303	1,134,997

董事會已於2020年2月27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	
		2019年 千美元	2018年 千美元
於1月1日		1,231,209	1,161,135
會計政策變動		(4,371)	(8,784)
於1月1日經重述之權益總額		1,226,838	1,152,351
股東應佔全面收益總額		20,267	69,942
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)	38,650	18,076
派付股息	9	(21,825)	(14,315)
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	-
以股權支付的補償		5,838	5,265
股份獎勵計劃受託人購入的股份	24(b)	(1,279)	(110)
於12月31日		1,275,932	1,231,209

綜合現金流量表

	附註	截至12月31日止年度	
		2019年 千美元	2018年 千美元
經營業務			
經營業務產生的現金	26(a)	217,514	190,174
已付香港利得稅		-	(207)
已付海外稅項		(487)	(412)
經營業務產生的現金淨額		217,027	189,555
投資活動			
購置物業、機器及設備		(183,984)	(127,924)
出售物業、機器及設備		9,184	597
出售持作出售資產		6,276	-
收取分租應收賬款－本金部分	12	6,401	-
已收分租應收賬款利息	7	252	-
定期存款的減少		12,500	5,096
已收銀行利息	7	5,464	3,513
限制銀行存款的減少		7	-
來自Muchalat投資的分派		-	1,582
出售按公平值列賬及其變動計入其他全面收益的財務資產		-	294
投資活動中所用的現金淨額		(143,900)	(116,842)
融資活動			
支用銀行貸款及其他借貸	26(b)	316,676	634,074
償還銀行貸款及其他借貸	26(b)	(458,681)	(558,410)
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)	-
已付借貸及其他財務開支		(35,696)	(31,260)
償還租賃負債－本金部分	23	(44,717)	-
已付租賃負債利息	7	(5,022)	-
派付股息	9	(21,825)	(14,315)
股份獎勵計劃受託人購入股份的款項	24(b)	(1,279)	(110)
融資活動中(所用)／產生的現金淨額		(202,146)	29,979
現金及現金等價物的(減少)／增加淨額		(129,019)	102,692
現金及現金等價物之匯兌虧損		(32)	(488)
於1月1日的現金及現金等價物		329,244	227,040
於12月31日的現金及現金等價物	18	200,193	329,244
於1月1日的定期存款	18	12,500	17,596
定期存款的減少		(12,500)	(5,096)
於12月31日的現金及存款	18	200,193	341,744

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2020年2月27日批准刊發。

第6至17頁
業務回顧



2019年表現及市場回顧

第100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26頁
 - 信貸及交易對手風險－第28頁
 - 流動資金風險－第32頁
 - 資本管理風險－第32頁
- 薪酬報告內的僱員福利－第45至46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2019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

以下新訂準則於2019年1月1日或之後開始的會計期間強制實行並與本集團之業務有關。

香港財務報告準則第16號 租賃

新會計政策及採納此準則的影響分別於附註2.2(a)及2.2(b)披露。於本會計期間生效之其他新準則對本集團的會計政策並無任何影響，毋須作出任何調整。

(a) 香港財務報告準則第16號「租賃」下之會計政策

於採納香港財務報告準則第16號「租賃」(由首次應用日期起一直應用)後之新會計政策載列如下。

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。

使用權資產

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。

租賃負債

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

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。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。

分租

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。

非租賃部分

本集團已選擇將貨船的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。

出租人會計處理

香港財務報告準則第16號「租賃」項下之「出租人會計處理」跟香港會計準則第17號「租賃」項下之會計大致不變。出租人將繼續按香港會計準則第17號的相同分類原則把所有租賃分類，並區分經營及融資租賃兩種租賃。

(b) 採納香港財務報告準則第16號「租賃」的過渡

本附註解釋採納香港財務報告準則第16號「租賃」於首次應用日期（即2019年1月1日）對本集團財務報表的影響。

本集團自2019年1月1日起已運用經修訂追溯法採納香港財務報告準則第16號「租賃」，並未重述比較數字，而將累計影響確認為2019年1月1日保留溢利期初結餘的調整。

(i) 已應用之實用簡化處理辦法

在首次應用香港財務報告準則第16號「租賃」時，本集團已應用下列該準則許可之實用簡化處理辦法。

- 就於首次應用日期前訂立的合約，本集團並無重新評估合約於首次應用日期是否或否包含租賃，而倚賴其於應用香港會計準則第17號及香港（國際財務報告詮釋委員會）— 詮釋第4號「釐定安排是否包括租賃」作出的評估。
- 擁有大致相似特點（如就類型相似貨船而言的餘下租約年期相似的租賃）的租賃組合採用單一折現率。於2019年1月1日應用於租賃負債的增量借貸利率介乎3.9%至4.3%，視乎租賃合約到期日而定。
- 本集團依賴先前就租賃是否有虧損性進行的評估。
- 於2019年1月1日餘下租賃期為12個月或以下的經營租賃被視作短期租賃。
- 於首次應用日期剔除初始直接成本，以計量使用權資產。
- 倘合約包含延期或終止租賃的選擇權，本集團使用事後方式釐定租約年期。

2 編製基準 (續)

2.2 新訂會計政策的影響 (續)

(b) 採納香港財務報告準則第16號「租賃」的過渡 (續)

(ii) 對財務報表的影響

就採納香港財務報告準則第16號「租賃」，對截至2019年12月31日止年度的財務報表的影響載列如下，其內容包括整份損益表及於資產負債表和現金流量表內受影響的項目。

損益表

千美元	採納香港 財務報告 準則第16號 「租賃」之前	採納香港 財務報告 準則第16號 「租賃」的影響	如報告
營業額	1,589,353	(3,453)	1,585,900
服務開支	(1,526,300)	12,873	(1,513,427)
毛利	63,053	9,420	72,473
間接一般及行政 管理開支	(6,265)	225	(6,040)
其他收入及收益	1,867	-	1,867
其他開支	(5,098)	-	(5,098)
財務收入	5,464	252	5,716
財務開支	(37,659)	(5,022)	(42,681)
除稅前溢利	21,362	4,875	26,237
稅項支出	(1,113)	-	(1,113)
股東應佔溢利	20,249	4,875	25,124

資產負債表 (摘錄)

千美元	採納香港 財務報告 準則第16號 「租賃」之前	採納香港 財務報告 準則第16號 「租賃」的影響	如報告
非流動資產			
使用權資產	-	77,835	77,835
分租應收賬款	-	1,915	1,915
流動資產			
分租應收賬款的 流動部分	-	6,692	6,692
應收貿易賬款及 其他應收款項	82,768	(54)	82,714
權益			
保留溢利	208,398	300	208,698
其他儲備	1,020,058	137	1,020,195
非流動負債			
租賃負債	-	53,770	53,770
應付貿易賬款及 其他應付款項	3,707	(1,584)	2,123
流動負債			
租賃負債的 流動部分	-	39,137	39,137
應付貿易賬款及 其他應付款項	149,321	(5,372)	143,949

現金流量表 (摘錄)

千美元	採納香港 財務報告 準則第16號 「租賃」之前	採納香港 財務報告 準則第16號 「租賃」的影響	如報告
經營活動	173,941	43,086	217,027
投資活動	(150,553)	6,653	(143,900)
融資活動	(152,407)	(49,739)	(202,146)
現金及存款變動 淨額	(129,019)	-	(129,019)

(iii) 期初結餘的調整

下文載列2019年期初結餘的重述影響。

不受有關變動影響之項目並不包括在內。

資產負債表 (摘錄)

千美元	2018年 12月31日 (先前報告)	接納 香港財務報告 準則第16號 「租賃」的影響	2019年 1月1日
非流動資產			
使用權資產	-	107,313	107,313
分租應收賬款	-	8,607	8,607
流動資產			
分租應收賬款的 流動部分	-	6,401	6,401
應收貿易賬款及 其他應收款項	88,679	(30)	88,649
權益			
保留溢利	202,262	(4,575)	197,687
其他儲備	983,742	204	983,946
非流動負債			
租賃負債	-	88,127	88,127
應付貿易賬款及 其他應付款項	5,537	(1,123)	4,414
流動負債			
租賃負債的 流動部分	-	42,332	42,332
應付貿易賬款及 其他應付款項	150,559	(2,674)	147,885

(iv) 由2018年經營租賃承擔轉變為租賃負債

租賃負債於2019年1月1日為130,459,000美元，可與於2018年年報附註26(b)(i)披露的經營租賃承擔對賬如下：

千美元	
於2018年12月31日的經營租賃承擔總計	328,050
技術管理服務開支 (非租賃部分)	(106,982)
短期租賃	(47,944)
與尚未開始的租約有關的租賃承擔	(18,804)
於2019年1月1日餘下租賃期為12個月或以下的 租賃	(12,572)
利息部分	(10,734)
低值資產租賃	(523)
匯兌差額	(32)
於2019年1月1日的租賃負債	130,459

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(c)
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46頁)
按公平值列帳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13
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	附註2.2(a)
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) 建造中的貨船；iii) 借貸成本；iv) 其他物業、機器及設備；	
v) 其後產生的成本；vi) 折舊；vii) 剩餘價值及可使用年期；及viii) 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 編製基準 (續)

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)。當本集團面對或擁有權利,自參與實體而得到可變回報,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前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綜合全面收益表內的獨立組成部分。

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) 貨船及使用權資產的減值	附註11
(d) 商譽減值	附註13

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。收入在扣除退貨、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期租合約及程租合約的組合收入。期租合約的收入乃以按時間的日均租金確認；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。

(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。

股息收入在本集團被確定有權收取股息時予以確認。

5 按性質分類的開支

千美元	2019年	2018年
貨船相關開支		
租賃貨船開支(a)	417,107	467,527
所耗燃料	381,418	382,706
港口開銷及其他航程開支	338,895	337,609
貨船折舊		
– 自有貨船	127,477	114,537
– 使用權資產	34,622	–
僱員福利開支－船員薪金及相關開支(c)	104,529	97,829
貨船營運開支	53,499	41,373
所耗潤滑油	9,465	10,523
燃料掉期合約(收益)/虧損淨額	(7,954)	1,796
	1,459,058	1,453,900
一般及行政管理開支(b)		
僱員福利開支(包括董事酬金)(c)	48,844	48,389
其他物業、機器及設備折舊		
– 自有其他物業、機器及設備	1,857	1,798
– 使用權資產	1,954	–
辦公室租賃開支	796	3,136
核數師酬金		
– 核數	787	858
– 非核數	70	89
匯兌虧損/(收益)淨額	330	(43)
其他一般及行政管理開支	5,771	5,581
	60,409	59,808
其他開支		
出售物業、機器及設備之虧損	3,392	37
減值虧損撥備/(撥回)		
– 貨船	1,513	705
– 其他應收款項	–	(7)
出售持作出售資產之虧損	174	–
貨運期貨協議已變現虧損	19	58
撤銷貸款安排費用	–	1,623
	5,098	2,416
以上各項之總和與下列計入損益表之類別一致。		
(i)服務開支、(ii)間接一般及行政管理開支及(iii)其他開支	1,524,565	1,516,124

(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。有關短期租賃及長期租賃之非租賃部分的會計政策，請參閱附註2.2(a)。

租賃貨船開支包括已付或然租賃3,400,000美元（2018年：16,800,000美元）。該等款項與以指數掛鈎為基準所租入的貨船有關。

(b) 一般及行政管理開支總額

千美元	2019年	2018年
直接一般及行政管理開支（包括於服務開支內）	54,369	53,805
間接一般及行政管理開支	6,040	6,003
一般及行政管理開支總額	60,409	59,808

(c) 僱員福利開支

僱員福利開支為153,400,000美元（2018年：146,200,000美元），詳情請參閱薪酬報告第45頁。

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)扣除出售成本後的資產公平值及(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。

貨船及建造中的貨船的公平值乃按市場估值或由獨立估值師釐定。

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，貿易應收款項按每次航程進行評估。應收款的減值撥備於有客觀證據顯示本集團未能根據應收款的原定條款收取所有款項時確立。債務人出現嚴重財務困難、借款人可能將告破產或進行財務重組、欠繳或拖欠付款及影響債務人的宏觀經濟因素均被考慮。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。

6 其他收入及收益

千美元	2019年	2018年
撥回其他應付款項	1,500	-
撥回出售成本撥備	367	-
動用及撥回有償契約撥備	-	28,846
來自Muchalat投資的分派	-	1,582
貨運期貨協議之收益	-	31
	1,867	30,459

7 財務收入及財務開支

千美元	2019年	2018年
財務收入		
銀行利息收入	(5,464)	(3,511)
分租應收賬款利息收入	(252)	-
其他利息收入	-	(2)
	(5,716)	(3,513)
財務開支		
借貸利息		
銀行貸款	31,684	26,343
可換股債券	3,796	6,534
其他借貸	1,925	2,154
租賃負債利息		
貨船	4,243	-
其他物業、機器及設備	779	-
利率掉期合約收益淨額	(487)	(187)
其他財務費用	741	1,022
	42,681	35,866
財務開支淨額	36,965	32,353

8 稅項

本集團於國際營運貨運的船運收入，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。

自損益表扣除的稅項為：

千美元	2019年	2018年
即期稅項		
香港利得稅，按稅率16.5% (2018年：16.5%) 計算撥備	801	726
海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	434	410
就過往年度作出調整	(122)	126
稅項支出	1,113	1,262

本集團除稅前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	2019年	2018年
除稅前溢利	26,237	73,546
按適用稅率計算之稅項	4,274	12,676
毋須課稅的收入	(149,126)	(152,929)
不能扣稅的開支	146,087	141,389
就過往年度作出調整	(122)	126
稅項支出	1,113	1,262
加權平均適用稅率	16.3%	17.2%

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步確認，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

	2019年			2018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	-	-	-	2.5	0.3	14,315
擬派末期股息(a)	2.1	0.3	12,710	3.7	0.5	21,825
年內股息總額	2.1	0.3	12,710	6.2	0.8	36,140
年內派付股息(b)	3.7	0.5	21,825	2.5	0.3	14,315

(a) 擬派末期股息須待至2020年4月8日於股東週年大會上由股東批准。該擬派股息並未於財務報表呈現。

(b) 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溢利除以年內已發行普通股(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。

		2019年	2018年
股東應佔溢利	(千美元)	25,124	72,284
已發行普通股的加權平均數	(千股)	4,566,145	4,397,925
每股基本盈利	(美仙)	0.55	1.64
相等於	(港仙)	4.31	12.88

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按本集團的股東應佔溢利除以就具攤薄性的可換股債券(附註22(c))及未歸屬有限制股份(附註24(b))所產生的潛在攤薄普通股的數目作出調整後的年內已發行普通股(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。

		2019年	2018年
股東應佔溢利	(千美元)	25,124	72,284
已發行普通股的加權平均數	(千股)	4,566,145	4,397,925
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	84,222
每股攤薄盈利的普通股加權平均數	(千股)	4,656,319	4,482,147
每股攤薄盈利	(美仙)	0.54	1.61
相等於	(港仙)	4.23	12.64

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
出售	(34,409)	-	-	-	(34,409)
撇銷	(24,928)	-	(308)	-	(25,236)
轉移至持作出售資產(附註20)	(17,824)	-	-	-	(17,824)
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(c)	1,513	-	-	-	1,513
出售	(21,833)	-	-	-	(21,833)
撇銷	(24,928)	-	(308)	-	(25,236)
轉移至持作出售資產(附註20)	(13,424)	-	-	-	(13,424)
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

(a) 於2019年12月31日，貨船部件成本的總成本及累計折舊分別為71,468,000美元(2018年：62,045,000美元)及33,281,000美元(2018年：31,606,000美元)。

(b) 賬面淨值1,697,908,000美元(2018年：1,581,652,000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98,260,000美元(2018年：100,352,000美元)的若干自有貨船已實際上抵押予其他借貸(附註22(b))為抵押品，作為一旦違約時將對該等貨船的權利歸屬出租人。

(c) 減值支出1,513,000美元(2018年：705,000美元)乃與於2019年內訂約及2020年出售的一艘小靈便型乾散貨船有關(2018年：一艘)。減值資產的可收回金額按公平值減交易出售成本。

(d) 於2019年12月31日，本集團擁有賬面淨值為1,870,700,000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)
小靈便型	80	14.4	1,154.6
超靈便型	33	20.5	676.8
超巴拿馬型	1	39.3	39.3
	114		1,870.7

11 物業、機器及設備(續)

千美元	貨船及貨船 部件成本	樓宇	租賃 物業裝修	傢具、裝置 及設備	汽車	總計
成本						
於2018年1月1日	2,368,609	646	4,674	10,529	30	2,384,488
添置	132,110	-	949	1,197	-	134,256
出售	-	(652)	(53)	(72)	-	(777)
撤銷	(18,638)	-	(439)	(2,216)	-	(21,293)
轉移至持作出售資產(附註20)	(17,170)	-	-	-	-	(17,170)
匯兌差額	-	6	(57)	(74)	(2)	(127)
於2018年12月31日	2,464,911	-	5,074	9,364	28	2,479,377
累計折舊及減值						
於2018年1月1日	577,095	38	1,117	8,621	30	586,901
年內折舊	114,537	1	750	1,047	-	116,335
減值支出(c)	705	-	-	-	-	705
出售	-	(39)	(46)	(58)	-	(143)
撤銷	(18,638)	-	(439)	(2,216)	-	(21,293)
轉移至持作出售資產(附註20)	(10,720)	-	-	-	-	(10,720)
匯兌差額	-	-	(29)	(49)	(2)	(80)
於2018年12月31日	662,979	-	1,353	7,345	28	671,705
賬面淨值						
於2018年12月31日	1,801,932	-	3,721	2,019	-	1,807,672

估計可使用年期

截至2019年及2018年止年度

貨船：25年
貨船部件成本：至下一次入塢
的估計期間

50年

4至10年
或剩餘
租賃期
(如時間
較短)

3至6年

4至5年

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。成本可包括從權益中轉撥的有關以外幣購買貨船的合資格現金流量對沖產生的任何收益／虧損。

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) 建造中的貨船

建造中的貨船均以成本列賬，毋須計算折舊。所有有關建造貨船的服務成本，包括於建造期間的借貸成本（見下文），均資本化為貨船的成本。當有關資產投入使用時，成本將轉為貨船及貨船部件成本，並根據折舊政策折舊。

(iii) 借貸成本

就興建任何合資格資產而產生的借貸成本於完成及籌備資產作其擬定用途的所需時間內資本化。其他借貸成本均列為開支。

(iv) 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。

(v) 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。

(vi) 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。

(vii) 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，在扣除估計的出售成本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。

(viii) 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。

11 物業、機器及設備(續)

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19,100,000美元或增加34,800,000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。評估公平市值及使用價值時，本集團會考慮上述資料以及具有領先地位、獨立及國際知名的船舶經紀公司的市場估值。

自有貨船及使用權資產被分為兩個獨立的現金產生單位(小靈便型及超靈便型)，因在各現金產生單位內的貨船被視為可以互換調配。

貨船使用價值涉及對貨船未來盈利及適當貼現率的假設及估計，以作出該等盈利現值的評估。使用的貼現率根據與現金產生單位相關的行業風險及現金產生單位的資產負債比率釐定。

評估使用價值所用的適用貼現率為6.2% (2018年：7.3%)。

■ 敏感度分析：

倘所有其他變數保持不變，由原來估計的貼現率增加100個基點或減少貨船未來每日盈利的估計500美元將不會帶來任何減值。

12 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。

有關分租的會計政策，請參閱附註2.2(a)。

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

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

13 商譽

千美元	2019年	2018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撥回。

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成本後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其可使用年期內的使用價值釐定，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6.2% (2018年：7.3%)，而此貼現率亦反映資金成本。

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。

倘所有其他變數保持不變，增加原來估計的貼現率100個基點不會帶來任何減值。

14 使用權資產

千美元	貨船	其他物業、 機器及設備	總計
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

有關使用權資產的會計政策，請參閱附註2.2(a)。

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	2019年	2018年
營業額	955	4,614
服務開支	(1,065)	(3,389)
財務收入	252	-
財務開支	(159)	-
	(17)	1,225

2018的收入及開支乃代表未採納香港財務報告準則第16號「租賃」前之本集團權益。

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，確認於損益表。

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
利率掉期合約	級別2
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

公平值級別

- 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)。

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	2019年		2018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)	235	(1,990)	1,055	(563)
遠期外匯合約(b)(i)	-	(9,128)	21	(7,948)
不符合對沖會計處理方法的衍生工具				
燃料掉期合約(c)	1,229	(1,967)	669	(1,401)
遠期外匯合約(b)(ii)	-	(5)	-	-
	1,464	(13,090)	1,745	(9,912)
流動				
現金流量對沖				
利率掉期合約(a)	-	(96)	-	-
不符合對沖會計處理方法的衍生工具				
燃料掉期合約(c)	2,495	(1,841)	214	(7,374)
	2,495	(1,937)	214	(7,374)
總計	3,959	(15,027)	1,959	(17,286)

(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
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
2019年及2018年			
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月及2018年6月	按攤銷基準計算 為117,000,000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%至2.1%	合約將於2021年12月 止期內屆滿
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

■ 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200,000美元(2018年：400,000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) 符合對沖會計法之現金流量對沖的遠期外匯合約

於2019年12月31日，本集團持有的未完成遠期外匯合約主要包括與銀行訂立的合約，以購買約420,800,000丹麥克朗（2018年：554,400,000丹麥克朗），並同時出售約75,000,000美元（2018年：99,000,000美元），此等合約將於2023年8月止期內屆滿。本集團持有以丹麥克朗計值的長期銀行借貸，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長期銀行借貸的償還時間表的遠期外匯合約。

(ii) 未符合對沖會計法的遠期外匯合約

於2019年12月31日，本集團與一家銀行訂立未完成遠期外匯合約，以購買約2,000,000美元，並同時出售約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2022年6月止期內屆滿。

(c) 燃料掉期合約

我們所有的燃料掉期合約不符合對沖會計處理方法

本集團就燃油、船用輕柴油及低硫燃油訂立燃料掉期合約以主要管理與貨運合約承擔有關之燃料價格波動的風險。我們亦利用燃料掉期合約，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，鎖定高硫與低硫燃料之間的現行遠期差價。日後燃料價格的變動將反映於貨船的最終營運表現，並預期將抵銷本集團於往後期間的除稅後溢利及權益的增加／減少。

於2019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)	合約日均價格 (美元)	市值日均價格 (美元)	至以下時間屆滿
2019年					
買入	燃油	103,570	281	276	2022年12月
買入	船用輕柴油	58,470	564	593	2021年12月
買入	低硫燃油	2,550	480	566	2020年3月
賣出	船用輕柴油	49,500	571	558	2022年12月
賣出	低硫燃油	56,142	457	493	2021年12月
2018年					
買入	燃油	135,228	352	297	2022年12月
買入	船用輕柴油	10,511	591	496	2021年12月
賣出	船用輕柴油	27,480	566	546	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2,900,000美元（2018年：增加／減少約4,000,000美元）；就船用輕柴油增加／減少約700,000美元（2018年：減少／增加約1,000,000美元）；以及就低硫燃油減少／增加約2,600,000美元（2018年：零）。

(d) 貨運期貨協議

我們的貨運期貨協議概不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噸位及貨物風險的方法。日後之租金的變動將於貨船的最終營運收入中顯示，抵銷本集團除稅後溢利及權益的減少或增加。

於2019年及2018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	2019年	2018年
非流動		
購買貨船及貨船設備合約的訂金(a)	25,487	8,900
	25,487	8,900
流動		
應收貿易賬款總額	49,669	44,565
減：減值撥備	-	-
應收貿易賬款淨額(b)	49,669	44,565
其他應收款項	20,533	22,253
預付款項	12,512	21,861
	82,714	88,679

第28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) 購置貨船及貨船設備合約的訂金

購買貨船訂金為購入的一艘小靈便型乾散貨船及兩艘超靈便型乾散貨船的已付現金代價。其中一艘超靈便型乾散貨船已於2020年1月交付，而餘下貨船預計於2020年4月底前交付。有關金額亦包括安裝硫淨化器及壓倉水處理系統的分期付款。

(b) 應收貿易賬款淨額

於2019年12月31日，應收貿易賬款淨額按發票日期計算的賬齡如下：

千美元	2019年	2018年
30日或以下	38,265	35,057
31 – 60日	3,346	3,609
61 – 90日	2,777	1,899
90日以上	5,281	4,000
	49,669	44,565

應收貿易賬款減值撥備的變動如下：

千美元	2019年	2018年
於1月1日	-	2,368
年內減值	-	-
年內撇銷	-	(2,368)
於12月31日	-	-

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。

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2019年及2018年12月31日，應收貿易賬款淨額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	2019年	2018年
銀行及庫存現金	27,152	23,299
銀行存款	173,092	318,503
現金及存款總額	200,244	341,802
年內銀行存款平均實際利率	2.7%	2.3%
年末銀行存款平均剩餘到期時間	42日	61日
現金及現金等價物	200,193	329,244
定期存款	-	12,500
現金及存款	200,193	341,744
列入非流動資產的有限制銀行存款	51	58
現金及存款總額	200,244	341,802

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18頁
資金
現金流及現金



19 存貨

千美元	2019年	2018年
燃料	77,756	73,168
潤滑油	12,625	12,320
	90,381	85,488

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

持作出售資產由一艘(2018年：一艘)小靈便型乾散貨船構成，該船於2019年簽約並將於2020年出售。其賬面值4,400,000美元(2018年：6,450,000美元)代表扣除出售成本後之估計公平值，並相應地自物業、機器及設備(附註11)重新分類。此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))。

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成本後之公平值減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	2019年	2018年
非流動		
預收賬款	1,771	5,537
計提費用及其他應付款項	352	-
	2,123	5,537
流動		
應付貿易賬款(a)	61,408	54,530
計提費用及其他應付款項	54,460	58,300
預收賬款(b)	28,081	37,729
	143,949	150,559

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2019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	2019年	2018年
30日或以下	56,963	49,930
31-60日	451	1,125
61-90日	275	157
90日以上	3,719	3,318
	61,408	54,530

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27,100,000美元(2018年：32,700,000美元)。於2018年12月31日的預收賬款32,700,000美元已全數於2019年確認為收入。

22 長期借貸

千美元	2019年	2018年
非流動		
銀行貸款(a)	548,169	703,114
其他借貸(b)	27,227	34,263
可換股債券(c)	160,705	-
	736,101	737,377
流動		
銀行貸款(a)	120,014	97,809
其他借貸(b)	7,036	5,726
可換股債券(c)	-	120,181
	127,050	223,716
總計	863,151	961,093

長期借貸主要以美元計值。

長期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，並屬公平值級別第二級別。有關各公平值級別的定義，請參閱附註16。

有關長期借貸的對賬，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

本集團的銀行貸款包括有抵押及無抵押的銀行貸款。

於2019年12月31日的本集團的若干銀行貸款以下列各項作抵押：

- 合計賬面淨值為1,702,308,000美元(2018年：1,588,102,000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
- 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	2019年	2018年
一年以內	120,014	97,809
第二年	70,209	97,809
第三至第五年	183,107	286,275
第五年以後	294,853	319,030
	668,183	800,923
年內平均實際利率(對沖後)	4.0%	3.9%

(b) 其他借貸

本集團於2019年12月31日的其他借貸以賬面淨值為98,260,000美元(2018年:100,352,000美元)(附註11(b))的七艘(2018年:七艘)自有貨船作抵押,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。由於倘出現違約情況,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	2019年	2018年
一年以內	7,036	5,726
第二年	6,883	7,035
第三至第五年	20,344	23,614
第五年以後	-	3,614
	34,263	39,989
年內平均實際利率(對沖後)	5.0%	4.9%

(c) 可換股債券

千美元	2019年		2018年	
	面值	負債部分	面值	負債部分
於2025年到期,年票息3.00%(i)	175,000	160,705	-	-
於2021年到期,年票息3.25%(ii)	-	-	125,000	120,181
	175,000	160,705	125,000	120,181

可換股債券賬面價值與彼等公平值相若。

(i) 可換股債券 – 2025年到期票息3.00%

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3.00%,須每半年期末於6月10日及12月10日支付
實際利率	4.68%,自損益表扣除
贖回價	100%
轉換為股份的換股價	2.40港元
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。由於此乃無條件的認沽權,因此會計準則要求本集團將可換股債券之認沽日期視為到期日。

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。

(ii) 可換股債券 – 2021年到期票息3.25%

於2019年7月3日,本金總額為122,216,000美元的可換股債券已以其本金額全數贖回及註銷。於同日,本集團行使其贖回權以全數本金額贖回及註銷本金總額為2,784,000美元的所有其餘未贖回債券(「餘下債券」)。收益156,000美元於損益表確認及終止確認相關負債及權益部分時的變動8,094,000美元已計入保留溢利。

主要條款

發行規模	125,000,000美元
發行日期	2015年6月8日
到期日	2021年7月3日(發行起計約6.1年)
票息 – 現金開支	年利率3.25%,須每半年期末於1月3日及7月3日支付
實際利率	5.70%,自損益表扣除
贖回價	100%
轉換為股份的換股價	2.96港元(自2019年4月23日生效)
由債券持有人選擇轉換	持有人可於2015年7月19日或之後隨時換股
債券持有人按本金額的100%贖回(「認沽權」)之認沽日期	於2019年7月3日(發行起計約4.1年),若干債券持有人行使其認沽權,要求本集團贖回部分債券並於同日註銷該部分債券。
發行人按本金額的100%贖回(「贖回權」)之日期	於2019年7月3日,本集團行使其贖回權贖回全部餘下債券,其贖回及註銷於2019年8月2日進行。

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。

於初步確認時,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。

23 租賃負債

千美元	2019年
於1月1日	130,459
添置	16,495
還款	(44,717)
租賃修改	(9,574)
匯兌差額	244
於12月31日	92,907
非流動	53,770
流動	39,137
	92,907

租賃負債的還款期如下：

千美元	2019年
一年以內	39,137
第二年	21,084
第三至第五年	29,686
第五年以後	3,000
	92,907

有關租賃負債的會計政策，請參閱附註2.2(a)。

24 股本

	2019年		2018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	4,532,519,114	45,205	4,436,939,102	43,554
以貨船代價股份發行的股份(a)	155,132,396	1,551	69,746,012	697
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(b)	25,592,000	256	21,150,000	212
以有限制股份獎勵授予僱員的股份(b)	6,614,000	1,406	6,948,000	1,190
於有限制股份獎勵失效後轉回受託人的股份(b)	(495,000)	(100)	(1,887,000)	(338)
股份獎勵計劃受託人購入的股份(b)	(5,966,000)	(1,279)	(377,000)	(110)
於12月31日	4,713,396,510	47,039	4,532,519,114	45,205

於2019年12月31日，本公司之已發行股本為4,713,891,510股（2018年：4,533,167,114股）股份。較於上表所示之股份數目相差的495,000股（2018年：648,000股）股份及受託人所持有與有限制股份獎勵有關的股份，金額為99,600美元（2018年：126,900美元），並已於股本扣減。

(a) 以貨船代價股份發行的股份

於2018年5月14日，本集團就收購四艘貨船訂立合約，總購買代價88,500,000美元透過結合：(i)向賣方以發行價為每股2.036港元發行170,760,137股股份（「貨船代價股份」）合共44,300,000美元；及(ii)現金44,200,000美元所支付。於2018年，本集團獲交付兩艘貨船時發行合計69,746,012股股份；於2019年，本集團獲交付餘下兩艘貨船時發行合計101,014,125股股份。

於2019年9月17日，本集團就收購另外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，本集團於獲交付兩艘貨船後發行合計54,118,271股份。

於2018年5月14日及2019年9月17日的收市價分別為每股2.10港元及1.77港元。

第47頁
董事會報告
股本及優先購買權

(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。於有限制股份獎勵歸屬前，就承授人所獲授股份向彼等支付的股息會視作僱用開支，並直接於損益表中扣除。

年內未歸屬有限制股份獎勵的數目變動如下：

千股	2019年	2018年
於1月1日	76,930	74,006
已授出	32,206	28,098
已歸屬	(26,951)	(23,287)
已失效	(495)	(1,887)
於12月31日	81,690	76,930

於2019年12月31日及根據歸屬時間表，在81,690,000股未歸屬有限制股份獎勵中，29,213,000股、24,862,000股及27,615,000股將分別於2020年7月14日、2021年7月14日及2022年7月14日歸屬。

[第47至48頁
董事會報告](#)
已授出有限制獎勵的變動



有限制股份獎勵於授出日期的市值相當於該等股份的公平值。年內已授出的有限制股份獎勵之加權平均公平值為1.6港元(2018年：1.7港元)。

已授出股份的來源及其導致股本與僱員福利儲備之間的相對變動如下：

已授出股份獎勵的來源	2019年		2018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
發行股份	25,592,000	256	21,150,000	212
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	5,966,000	1,279	377,000	110
自受託人轉讓的股份	648,000	127	6,571,000	1,080
	32,206,000	1,662	28,098,000	1,402

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(不包括第46頁所詳述來自僱員的服務及其他類似服務)，本集團按已收貨物或服務的公平值作為計量權益的相應增長。已收貨物或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	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(附註2.2(b)(iii))	-	-	-	-	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
滙兌差額	-	-	-	-	-	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)
已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45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

(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價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	投資估值 儲備	匯兌儲備	實繳盈餘 ^(c)			
於2018年1月1日	224,567	(56,606)	13,772	(3,716)	5,854	(306)	(309)	779,938	963,194	154,387	1,117,581
會計政策變動	-	-	-	-	-	(1,619)	-	-	(1,619)	(7,165)	(8,784)
於2018年1月1日重述總權益	224,567	(56,606)	13,772	(3,716)	5,854	(1,925)	(309)	779,938	961,575	147,222	1,108,797
全面收益											
股東應佔溢利	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72,284	72,284
其他全面收益											
現金流量對沖											
— 公平值虧損	-	-	-	-	(5,744)	-	-	-	(5,744)	-	(5,744)
— 轉撥至損益表	-	-	-	-	4,346	-	-	-	4,346	-	4,346
匯兌差額	-	-	-	-	-	-	(669)	-	(669)	-	(669)
按公平值列賬及其變動計入 其他全面收益的財務資產之 公平值虧損	-	-	-	-	-	(275)	-	-	(275)	-	(275)
全面收益總額	-	-	-	-	(1,398)	(275)	(669)	-	(2,342)	72,284	69,942
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))	17,379	-	-	-	-	-	-	-	17,379	-	17,379
派付股息(附註9)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(14,315)	(14,315)
以股權支付的補償 (見薪酬報告第45頁)	-	-	-	5,265	-	-	-	-	5,265	-	5,265
股份獎勵之授出(附註24(b))	-	-	-	(461)	-	-	-	-	(461)	(729)	(1,190)
股份獎勵之失效(附註24(b))	-	-	-	338	-	-	-	-	338	-	338
於有限制股份獎勵授出後 發行的股份(附註24(b))	5,347	-	-	(5,559)	-	-	-	-	(212)	-	(212)
股份獎勵悉數歸屬	2,658	-	-	(2,658)	-	-	-	-	-	-	-
終止確認按公平值列賬及 其變動計入其他全面收益 的財務資產	-	-	-	-	-	2,200	-	-	2,200	(2,200)	-
於2018年12月31日	249,951	(56,606)	13,772	(6,791)	4,456	-	(978)	779,938	983,742	202,262	1,186,004

26 綜合現金流量表附註

(a) 除稅前溢利與經營業務產生的現金對賬表

千美元	2019年	2018年
除稅前溢利	26,237	73,546
資產及負債調整		
物業、機器及設備之折舊	129,334	116,335
使用權資產之折舊	36,576	-
不符合對沖會計處理方法的衍生工具之未變現(收益)/虧損淨額	(7,802)	11,669
出售物業、機器及設備之虧損	3,392	37
減值虧損撥備/(撥回)		
- 貨船	1,513	705
- 其他應收款項	-	(7)
撥回其他應付款項	(1,500)	-
撥回出售成本撥備	(367)	-
出售持作出售資產之虧損	174	-
動用及撥回有償契約撥備	-	(28,846)
撇銷貸款安排費用	-	1,623
來自Muchalat投資的分派	-	(1,582)
租賃開支扣減	24	4,743
資本及資金調整		
以股權支付的補償	5,838	5,265
業績調整		
財務開支淨額	36,965	32,353
匯兌虧損/(收益)淨額	330	(43)
營運資金變化前的除稅前溢利	230,714	215,798
存貨增加	(4,893)	(13,715)
應收貿易賬款及其他應收款項的增加	(3,808)	(14,029)
應付貿易賬款及其他應付款項的(減少)/增加	(4,499)	2,120
經營業務產生的現金	217,514	190,174

(b) 長期借貸的對賬表

千美元	2019年	2018年
於1月1日	961,093	880,968
現金流量		
支用銀行貸款及其他借貸	316,676	634,074
償還銀行貸款及其他借貸	(458,681)	(558,410)
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	-
可換股債券票息付款	(4,070)	(4,063)
其他非現金變動		
攤銷貸款安排費用	2,238	3,772
應計可換股債券票息	3,796	6,534
外匯調整	1,301	(1,782)
於12月31日	863,151	961,093

(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) 所有租賃現金流出總額為467,100,000美元（2018年：462,600,000美元）。

27 承擔**(a) 資本承擔**

千美元	2019年	2018年
已訂約但未確認為負債 — 購買貨船及貨船設備合約	59,804	70,247

第17頁
貨船資本承擔

**(b) 租賃承擔****(i) 本集團作為承租人 — 付款**

根據本集團於2019年採納香港財務報告準則第16號「租賃」後的政策，短期租賃及低值資產租賃不會在資產負債表確認為使用權資產及租賃負債。此外，於報告期尚未開始的租約亦不會確認。有關短期租賃及低值資產租賃的會計政策，請參閱附註2.2(a)。

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2019年12月31日			
一年以內	35,408	20	35,428
第二年至第五年	32,580	4	32,584
第五年以後	2,791	-	2,791
	70,779	24	70,803
於2018年12月31日			
一年以內	153,999	2,261	156,260
第二年至第五年	151,644	8,236	159,880
第五年以後	11,502	408	11,910
	317,145	10,905	328,050

2018年經營租賃承擔為所有租賃的承擔。有關由2018年經營租賃承擔至於2019年1月1日租賃負債的轉變，請參閱附註2.2(b)(iv)。

(ii) 本集團作為出租人 — 收入

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	2019年	2018年
一年以內	13,241	32,408
第二年至第五年	26,298	38,253
第五年以後	10,801	16,560
	50,340	87,221

本集團租賃貨船的年期於1年至7年內（2018年：1年至8年內）屆滿，而其主要來自一艘超巴拿馬型貨船的收入為43,700,000美元（2018年：70,700,000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32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的到期情況，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	
	2019年	2018年	2019年	2018年	2019年	2018年	2019年	2018年	2019年	2018年
長期借貸										
銀行貸款	150,149	131,144	94,275	126,350	236,089	347,644	308,809	349,683	789,322	954,821
其他借貸	8,598	7,784	8,141	8,825	21,595	26,730	-	3,638	38,334	46,977
可換股債券	5,250	129,063	5,250	-	15,750	-	180,250	-	206,500	129,063
租賃負債	41,879	-	22,995	-	31,712	-	3,233	-	99,819	-
衍生金融工具										
(i) 結算淨額 (a)										
利率掉期合約	577	(544)	865	(221)	828	244	(381)	41	1,889	(480)
燃料掉期合約	1,841	7,374	1,483	354	484	1,047	-	-	3,808	8,775
(ii) 結算總額 (b)										
遠期外匯合約										
- 現金流量對沖										
- 流出	24,094	24,839	24,166	25,093	31,603	55,768	-	-	79,863	105,700
- 流入	(21,083)	(21,238)	(20,263)	(21,671)	(26,545)	(48,487)	-	-	(67,891)	(91,396)
- 其他										
- 流出	791	-	1,117	-	1,117	-	-	-	3,025	-
- 流入	(796)	-	(1,123)	-	(1,123)	-	-	-	(3,042)	-
流出淨額	3,006	3,601	3,897	3,422	5,052	7,281	-	-	11,955	14,304
應付貿易賬款及其他應付款項	115,868	112,830	352	-	-	-	-	-	116,220	112,830

(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合約的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44至第46頁的薪酬報告。



30 財務擔保

於2019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876,300,000美元（2018年：828,500,000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2019年及2018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2019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			
乾散貨船			
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	1港元	貨船擁有
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
Bernard (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	51,001美元	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
Champion Bay Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船租賃
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
Delphic Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	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

公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及繳足股本	主要業務
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
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
Nobal Sky Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船租賃
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
Seal Island Limited	香港	1港元	貨船擁有
Shakespeare 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
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	1港元	貨船擁有
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 Supramax Limited	香港	10港元	貨船管理及航運服務
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 (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。該等附屬公司之淨資產及本集團股東應佔年內業績淨額之總計分別為14,833,000美元(2018年：5,945,000美元)及虧損3,514,000美元(2018年：溢利416,000美元)。

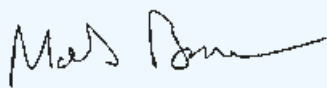
(2) 該附屬公司乃為於中國成立的外商獨資企業，本集團已悉數繳足其註冊資本。

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	
		2019年 千美元	2018年 千美元
資產			
非流動資產			
於附屬公司的投資		1,324,461	1,323,176
流動資產			
預付款項及其他應收款項		292	143
應收附屬公司款項		404,864	378,567
現金及現金等價物		26	107
		405,182	378,817
資產總額		1,729,643	1,701,993
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本	24	47,039	45,205
保留溢利		604,298	619,698
其他儲備		1,064,855	1,023,098
權益總額		1,716,192	1,688,001
負債			
流動負債			
應計費用及其他應付款項		296	225
應付附屬公司款項		13,155	13,767
負債總額		13,451	13,992

董事會已於2020年2月27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)
以股權支付的補償(見薪酬報告第45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	(7,488)	779,938	1,064,855	604,298	1,669,153
於2018年1月1日	224,567	(3,716)	779,938	1,000,789	635,921	1,636,710
股東應佔虧損	-	-	-	-	(1,179)	(1,179)
以貨船代價股份發行之股份， 扣除發行開支(附註24(a))	17,379	-	-	17,379	-	17,379
於配售新股份時發行的股份， 扣除發行開支	-	-	-	-	(14,315)	(14,315)
以股權支付的補償(見薪酬報告第45頁)	-	5,265	-	5,265	-	5,265
股份獎勵之授出(附註24(b))	-	(461)	-	(461)	(729)	(1,190)
股份獎勵之失效(附註24(b))	-	338	-	338	-	338
於有限制股份獎勵授出後發行的股份 (附註24(b))	5,347	(5,559)	-	(212)	-	(212)
股份獎勵悉數歸屬	2,658	(2,658)	-	-	-	-
於2018年12月31日	249,951	(6,791)	779,938	1,023,098	619,698	1,642,796

於本公司的財務報表內處理的股東應佔溢利為6,807,000美元(2018年：虧損1,179,000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56至94頁的綜合財務報表，包括：

- 於2019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2019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及附註14。

於2019年12月31日，貴集團擁有一支總值1,871,000,000美元的自有貨船船隊及69,000,000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。使用權資產是於2019年1月1日香港財務報告準則第16號「租賃」採納後首次被確認。

自有貨船及使用權資產兩者共分為兩個現金產生單位（小靈便型及超靈便型），因各現金產生單位之所屬貨船被視為可以互換調配。

貴集團於2019年12月31日的資產淨值多於其市值。此因素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。

根據各現金產生單位的未來貼現現金流量計算得出的使用價值足以支持自有貨船及使用權資產的賬面值。

管理層認為根據評估結果自有貨船及使用權資產並無減值。評估涉及對預測僱用率、按期租合約對等基準的日均收入、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、使用價值模型所用的未來貼現現金流量及其制定過程以評估管理層的減值評估，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長期歷來實際結果及已公佈的外部行業預測比較；
- 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；
- 將服務成本與外部市場數據進行了比較；
- 預測僱用率與歷來實際結果比較；
- 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；
- 我們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；
- 我們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。

基於現有憑證，我們認為貴集團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滙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。

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，相關的防範措施。

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，2020年2月27日

集團財務概要

千美元	2019年	2018年	2017年	2016年	2015年	
業績						
營業額	1,585,900	1,591,564	1,488,019	1,087,371	1,260,291	
稅息折舊及攤銷前溢利	230,704	215,848	133,822	22,826	93,208	
基本溢利／(虧損)	20,534	71,968	2,163	(87,669)	(27,778)	
股東應佔溢利／(虧損)	25,124	72,284	3,610	(86,547)	(18,540)	
資產負債表						
資產總額	2,394,235	2,366,206	2,231,592	2,107,225	2,145,735	
負債總額	(1,118,303)	(1,134,997)	(1,070,457)	(1,066,454)	(1,174,797)	
權益總額	1,275,932	1,231,209	1,161,135	1,040,771	970,938	
現金及存款總額	200,244	341,802	244,694	269,204	358,428	
借貸淨額	662,907	619,291	636,274	570,038	567,537	
現金流量						
經營	217,027	189,555	124,740	49,521	98,615	
投資	(143,900)	(116,842)	(123,560)	(98,643)	(54,852)	
其中購置物業、機器及設備	(183,984)	(127,924)	(219,857)	(181,340)	(146,408)	
融資	(202,146)	29,979	56,759	18,112	(100,420)	
現金及現金等價物淨變動 (不包括定期存款)	(129,019)	102,692	57,939	(31,010)	(56,657)	
其他數據						
每股基本盈利	美仙	0.55	1.6	0.1	(3)	(1)
每股股息 ¹	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	4.8	4.3	3.1	1.5	3.7
每股公司賬面淨值	美仙	27.1	27.2	26.1	25.9	36.3
股息	千美元	12,710	36,333	—	—	—
年末收市價	港元	1.64	1.49	1.69	1.25	1.24
年末市值	千美元	993,000	863,000	960,000	647,000	423,000

¹ 2019年股息擬派末期股息每股2.1港仙。

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

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2019年12月31日為4,713,891,510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     

2019年企業社會責任報告



請登入網址瀏覽2019年兩份報告

www.pacificbasin.com/ar2019



歡迎使用網上意見表格向我們提出建議

2019年網上年報





Pacific Basin

太平洋航運集團有限公司*
香港
黃竹坑
香葉道2號
One Island South 31樓

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