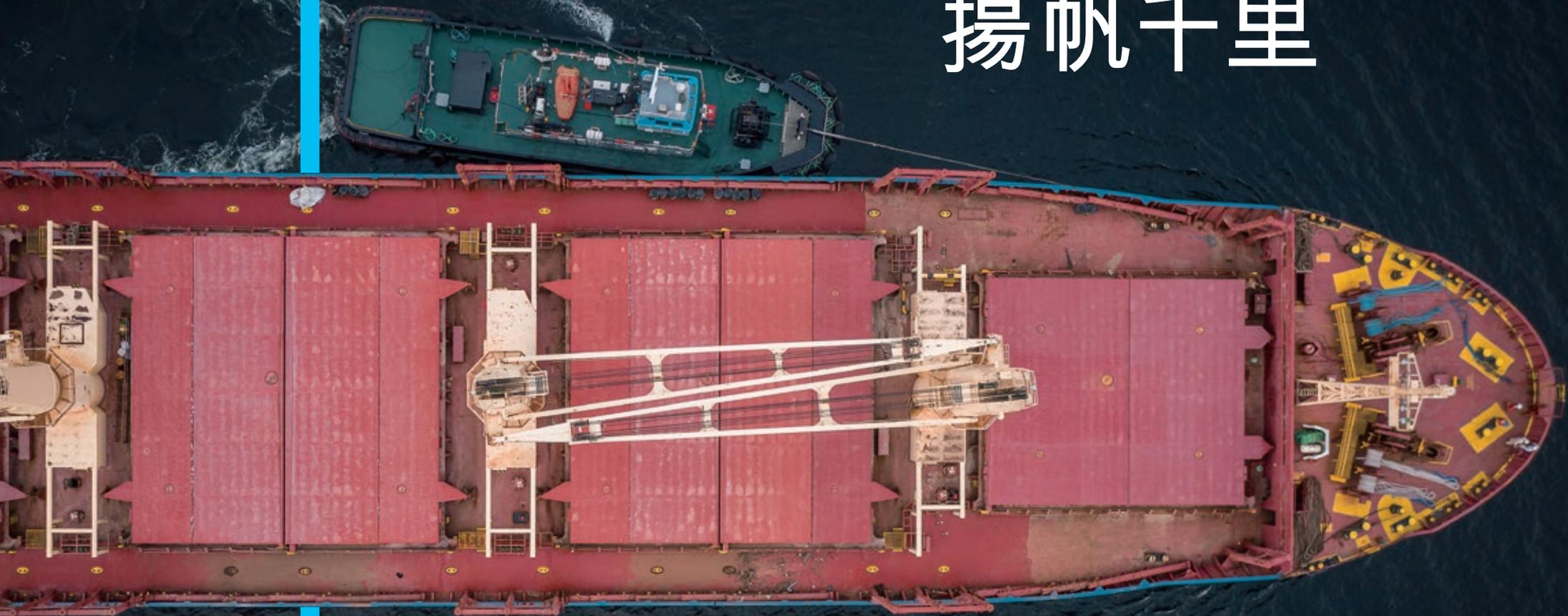


東風浩蕩 揚帆千里



#WithYouForTheLongHaul

太平洋航運
2021年報
股份代號：2343

我們的海上英雄

專業、堅毅和忠誠

由我們的海上英雄在疫情期間為客戶提供無間的服務，以至我們的岸上員工為我們的貨船和船員提供支援並管理客戶關係，太平洋航運團隊的堅毅和實力是我們的成功關鍵

世界各地的船員繼續受到船員換班限制、長期隔離及政府防疫防疫措施所帶來的其他複雜情況所影響。我們明白這些措施對船員造成的負擔，因此我們的岸上工作人員及管理層盡最大努力為船員提供財政及其他支持、鼓勵、消閒及運動設備、互聯網及通信額外連接，以及免費的心理健康支援，保障船員於船上的健康、安全及福祉。

我們非常感激一眾船員於疫情期間展現的耐心及專業精神，他們維持安全營運操作，為客戶提供可靠及大致無間的服務。

卓越團隊成就完善服務



116 艘自有貨船

在2021年疫情期間繼續於海上營運



4,600+ 名

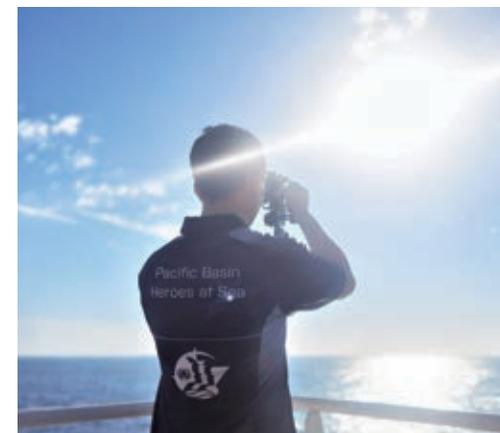
船員自疫情開始時便已在我們的自有貨船上工作



4,000 次

貨物運送已於2021年完成

本報告中的照片大多來自太平洋航運船上的船員。他們藉照片道出豐富多樣，心思細密，令人動容的故事。我們自豪地在此介紹他們的故事，以表彰一眾船員在疫情期間於船上展現的專業精神、忠誠、力量、同情心、團隊精神和豁達的幽默感。



The Neptune Declaration
on Seafarer Wellbeing
and Crew Change



Seafarers
International
Relief Fund

目錄

2021年摘要

- 02 業務摘要
- 03 財務摘要

業務

- 05 業務簡介
- 06 我們的船隊
- 07 共邁遠途
- 08 我們的團隊
- 09 我們的業界
- 10 以運輸小宗散貨為核心業務的原因
- 11 我們的全球網絡

年度回顧

- 13 主席報告
- 16 行政總裁報告
- 20 與新任行政總裁的問答環節
- 22 市場回顧
- 27 我們的表現
- 30 核心業務貨船開支
- 32 現金及借貸
- 34 年內大事回顧

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2021年可持續發展報告的相關詳情

 重要關鍵績效指標

 經審核資料



本報告的焦點



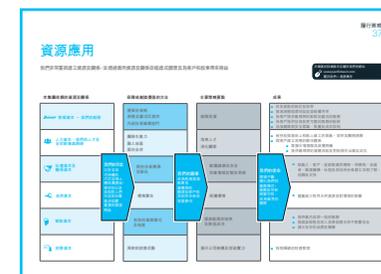
13 年度回顧



27 我們的表現



20 與新任行政總裁的問答環節



37 履行策略

履行策略

- 37 資源應用
- 38 履行我們的策略
- 40 可持續發展摘要
- 43 持份者參與

管治

- 45 企業管治
- 51 風險管理
- 53 我們的主要風險
- 61 其他資料
- 64 董事
- 67 薪酬報告
- 70 董事會報告
- 76 投資者關係

財務報表

- 81 集團表現分析
- 82 財務報表
- 86 財務報表附註
- 118 獨立核數師報告
- 122 集團財務概要
- 123 公司資料
- 124 顧客心聲

業務摘要

我們歷來最佳的財務業績

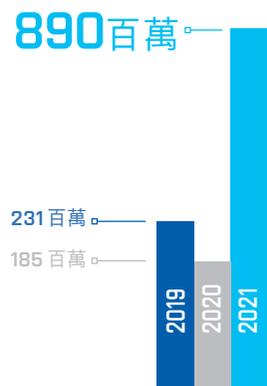
太平洋航運的2021年業績乃34年以來最佳的業績，錄得基本溢利698,000,000美元，淨溢利845,000,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利890,000,000美元。這產生了極其強勁的股本回報率達58%，並大大增強了我們的已承諾可動用流動資金至年結時的668,000,000美元，淨負債比率降至7%，我們同時亦繼續擴充自有船隊

董事會建議派發末期基本股息每股42港仙及額外特別股息每股18港仙

東風浩蕩 揚帆千里

2021年是乾散貨運市場自2008年以來表現最強勁的一年，由穩健的全球商品需求及船隊低增長所推動，而船隊效率不足亦成為助力。此強勁市況正是我們過去數年一直用心經營，整裝以待的機遇

儘管面對與新型冠狀病毒疫情有關的重大船員調配挑戰，我們仍部署了旗下擴大後的核心船隊，並憑藉我們經驗豐富的團隊把握強勁市況，同時繼續為客戶提供一流服務



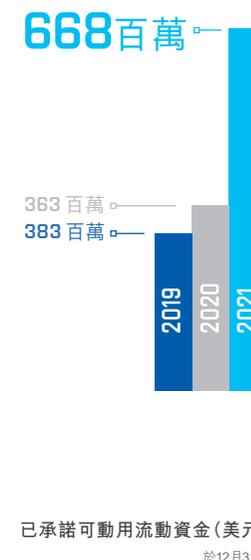
稅息折舊及攤銷前溢利(美元)



淨溢利/(虧損)(美元)



股本回報



已承諾可動用流動資金(美元)

於12月31日

表現出色

- 我們的核心業務錄得的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均淨收入分別為**20,460美元**及**29,350美元**，合共產生709,000,000美元的貢獻(未計管理開支)
- 我們的18,240日營運活動錄得強勁的日均利潤**3,780美元**(淨值)，產生69,000,000美元的貢獻(未計管理開支)
- 小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均損益平衡水平分別為9,030美元及10,290美元；儘管在疫情期間整個行業的船員成本增加，我們的開支仍然控制得宜及具競爭力
- 承接2021年實現的出色回報，我們於2022年第一季度的租金仍然強勁，2022年及以後的前景依然樂觀

為未來更新船隊

- 我們於2021年繼續擴充自有船隊，增添了11艘現代化的二手貨船，並出售了五艘最小型及船齡最高的小靈便型乾散貨船
- 自有船隊現為121艘小靈便型及超靈便型乾散貨船，合共營運約250艘自有及租賃貨船
- 我們仍然致力推行進一步擴大我們的超靈便型乾散貨船船隊的長期策略，並以船齡較輕、較大型及較高效的貨船更新我們的小靈便型乾散貨船船隊，從而進一步優化我們的船隊，有助日後可以較從容地滿足日益嚴格的環境法規
- 我們已為遵守2023年生效的國際海事組織減排規則作充分準備

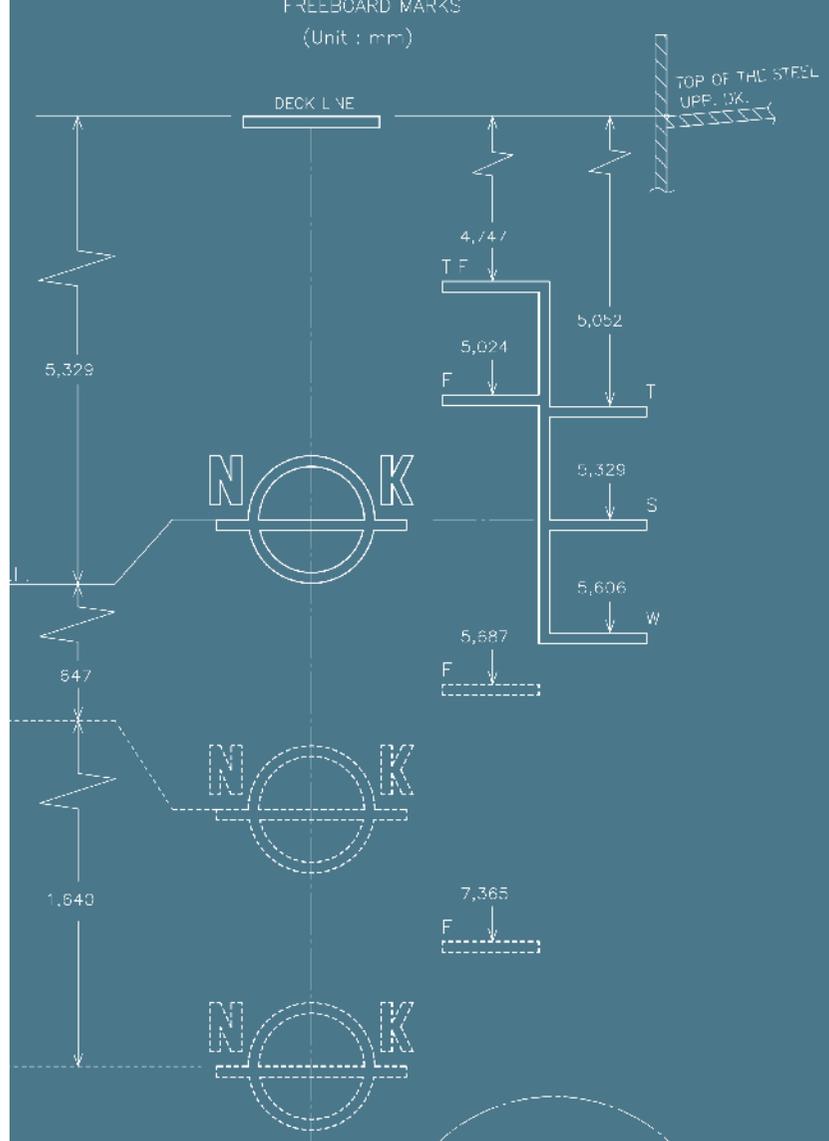
財務摘要

淨溢利受貨船減值撥備撥回152,000,000美元的正面影響而上升。我們考慮到乾散貨市場顯著改善及貨船價值上升而決定將減值撥備撥回。有關撥回不會影響基本溢利、經營現金流量、稅息折舊及攤銷前溢利或已承諾可動用流動資金。

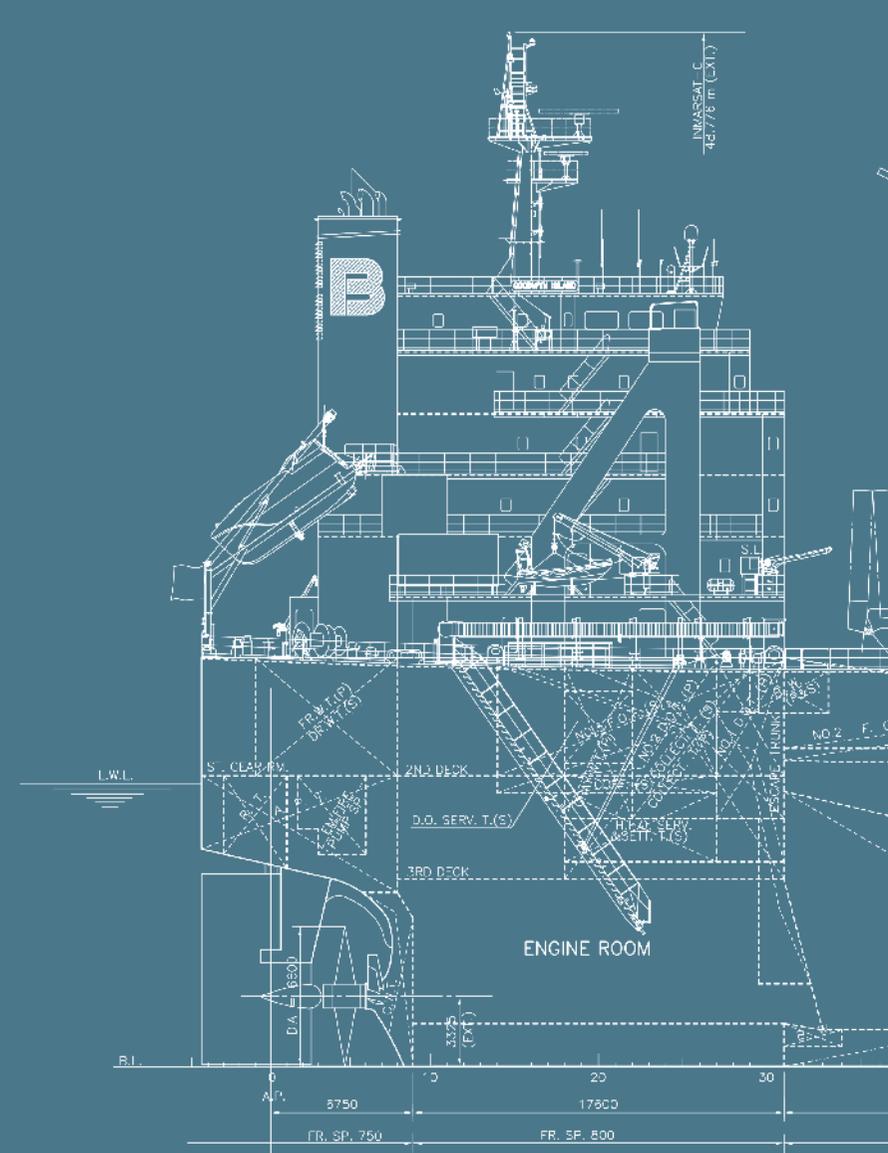
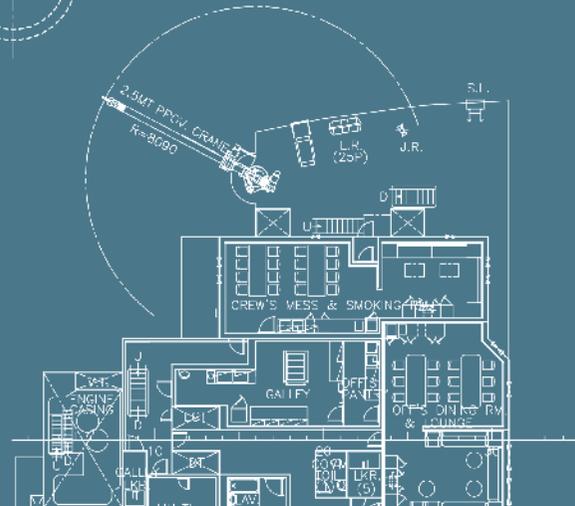
	2021年 百萬美元	2020年 百萬美元
業績		
營業額	2,972.5	1,470.9
按期租合約對等基準的收入總額	2,091.4	768.3
稅息折舊及攤銷前溢利 ¹	889.9	184.7
基本溢利／(虧損) KPI	698.3	(19.4)
股東應佔溢利／(虧損)	844.8	(208.2)
資產負債表		
資產總額	2,745.4	2,189.5
現金及存款總額	459.7	234.8
已承諾可動用流動資金	668.4	362.5
借貸淨額	128.4	629.1
股東權益	1,831.2	1,064.5
資本承擔	16.8	71.3
現金流量		
經營	850.4	219.6
投資	(334.0)	(92.1)
融資	(433.0)	(101.6)
現金及現金等價物淨變動(不包括定期存款)	83.4	25.9
每股數據		
每股基本盈利	港仙 139.1	港仙 (34.5)
股息(包括18港仙的特別股息) KPI	74.0	-
經營業務產生的現金	140.0	36.4
股東權益	296	172
年末股價	2.86港元	1.46港元
年末市值	138億港元	70億港元
比率		
淨溢利率	28%	(14%)
平均股本回報率	58%	(18%)
股東總回報率	105%	(10%)
借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI	7%	37%
借貸淨額相對股東權益比率	7%	59%
利息覆蓋率 KPI	30.1倍	5.1倍

¹ 稅息折舊及攤銷前溢利乃按毛利減間接一般及行政管理開支計算，不包括折舊及攤銷、匯兌差額、以股權支付的補償、燃料掉期合約遠期差價之平倉收益及未變現衍生工具收支。

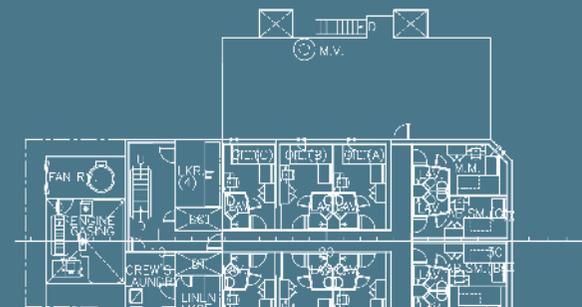
業務



A DECK



B DECK



業務簡介

我們是乾散貨船船東及營運商

我們的航運業務本着以客為先的宗旨，以現貨及長期貨運合約，為逾550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。我們的團隊擁有約4,600名船員及365名分布於全球13個主要地區的辦事處的岸上員工



卓越船隊

我們營運全球最大型及可互換的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊之一，使我們能隨時隨地提供高效率的營運及可靠的服務

250

艘貨船

詳情載於第6頁



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

13

個辦事處

詳情載於第11頁



以客為先

以客戶為先的業務模式推動我們提供創新的客戶交流及服務、可靠性高的服務、加強客戶滿意度及良好的業界商譽

550+

名客戶

詳情載於第37頁

我們的船隊

太平洋航運是全球最大的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船東及營運商之一

小靈便型乾散貨船
25,000 – 40,000 載重噸



超靈便型乾散貨船
40,000 – 70,000 載重噸



超過60,000載重噸的貨船通稱為「超大靈便型乾散貨船」

我們配備起重機的乾散貨船靈活多變並可自行裝卸貨物

我們的貨船主要運輸小宗散貨，包括農產品、原材料、建材和其他基本的散貨商品

我們的貨物組合主要是非化石燃料商品

小宗散貨運送業務具備分布於不同地區，客源及貨物種類多樣化的裨益，能夠實現三角點貿易、高裝載率及更具碳效能

我們的貨船有90%以上的時間載有貨物

90%
貨物是非化石燃料商品

90%
裝載率

於2021年，我們的自有船隊持續擴充

		營運貨船			總計	總載重噸 (百萬噸) 自有	平均船齡 自有
		自有 ¹	長期租賃	短期租賃 ²			
	小靈便型	79	11	33	123	2.7	13
	超靈便型	42	4	79	125	2.4	10
	好望角型 ³	1	-	-	1	0.1	11
	總計	122	15	112	249	5.2	12

於2022年1月31日

1 上述已包括一艘於2021年承購並已於2022年1月交付的貨船

2 於2022年1月營運的短期及與指數掛鈎的貨船之平均數目

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

共邁遠途

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

我們的宗旨

以安全及符合可持續發展的方式，利用貨船運送對大眾生活和社會進步至關重要的農產品、原材料和其他散貨商品

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

我們的願景

成為乾散貨船船東及營運商的翹楚，以及客戶和其他持份者的首選夥伴

我們的策略範疇

- 投資優質的船隊
- 培育人才
- 深化我們的客戶關係
- 維護健康及安全
- 保護環境
- 完善管理及管治常規
- 提高效率及控制成本
- 提升公司架構及財政實力

第37-39頁 履行策略

我們的可持續發展 專注範疇

- 環境管理及減碳
- 安全、工作場所與營運方式
- 社區參與
- 企業管治

第40頁 可持續發展摘要



我們的團隊

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

「你們很瞭解我們的業務，認真研究我們所需，細心傾聽並提出解決方案。」

- 2021年的客戶調查反饋

我們的業務方針

- 對我們的客戶、員工、業務及品牌充滿熱忱
- 履行承諾，並深信建立長遠關係的價值遠勝短期的利益
- 提供切身、靈活、迅速及可靠的服務，積極尋求能為客戶提供簡單快捷的營商方式
- 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
- 採取可持續的經營方針，提倡高水平的安全及環境管理
- 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

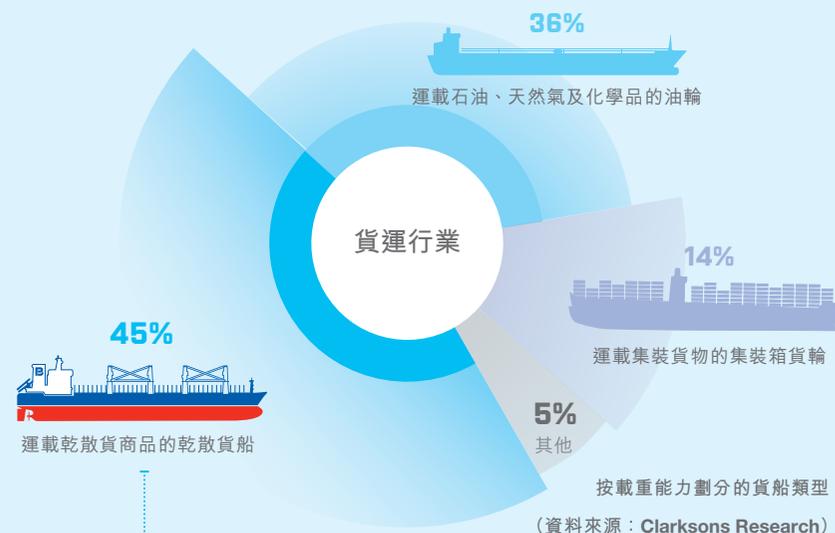
我們的持份者

建立並維持與持份者的穩固關係，並為持份者創造長遠、可持續的價值：

- 客戶
- 銀行和融資機構
- 供應商
- 行業協會
- 員工
- 監管機構和管理機構
- 投資者
- 社區

我們的業界

乾散貨運業界運送乾散貨和其他非集裝貨物。大型的好望角型和巴拿馬型乾散貨船主要運送鐵礦石、煤炭及穀物。我們專注於靈活多變、中型及配備起重機的小靈便型及超靈便型乾散貨船，運載各種小宗散貨和穀物，具備分布於不同地區，客戶及貨物種類多元化的裨益。

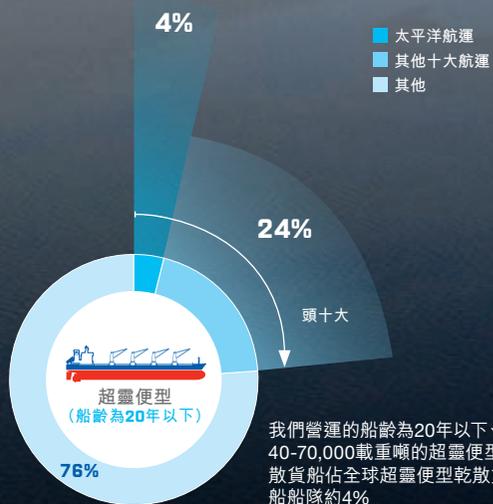
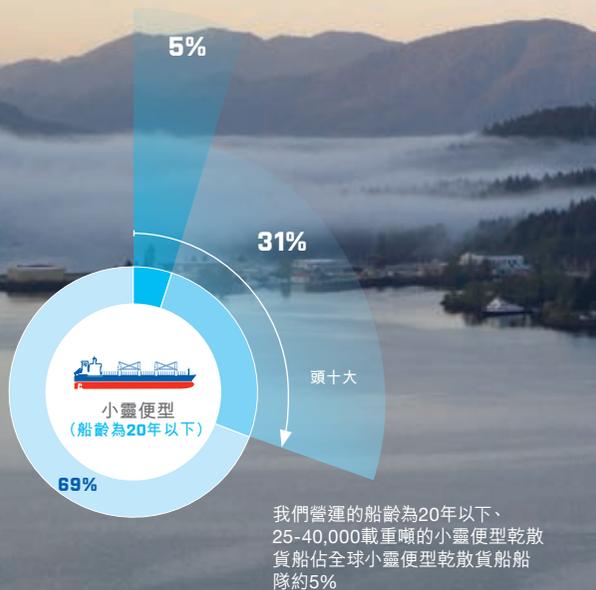


乾散貨船類別	佔全球乾散貨船運力百分比	靈活性	主要運載商品	
小宗散貨船 (設起重機)	小靈便型 10,000–40,000 載重噸	靈活性較高	小宗散貨 穀物 礦石 木材/林業產品 鐵鋁氧石 糖 精礦 水泥及水泥熟料 煤炭/焦炭 肥料 鋁粉 鋼材 石油焦 鹽 沙粒及石膏 廢五金	
	超靈便型 (包括超大靈便型) 40,000–70,000 載重噸			23%
大宗散貨船 (不設起重機)	巴拿馬型 (包括超巴拿馬型) 70,000–100,000 載重噸	靈活性較低		大宗散貨 穀物 煤炭 鐵礦石
	好望角型 100,000+ 載重噸			

我們的核心業務

港口少、客戶少、貨物種類少、三角點範圍小

港口多、客戶多、貨物種類多、三角點範圍大



資料來源：太平洋航運，
Clarksons Research

以運輸小宗散貨為核心業務的原因

小宗散貨業務的勝人之處

- 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
- 較高的按期租合約對等基準的日均收入乃由於高裝載壓率
- 長期需求預期將保持穩定，及貨船的增长輕微

鎖定重點— 帶來多元化發展的裨益

業務分布於
不同地區，
客源及貨物
種類多元化

擁有逾550名
全球客戶

最大客戶
僅佔業務3%

我們的25名
大客戶佔業務
30%

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

小宗散貨商品種類繁多，由大量客戶操縱，經全球眾多的港口運輸。此分部需要靈活多變並可自行裝卸貨物(擁有起重機)的「小靈便型」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。

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

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

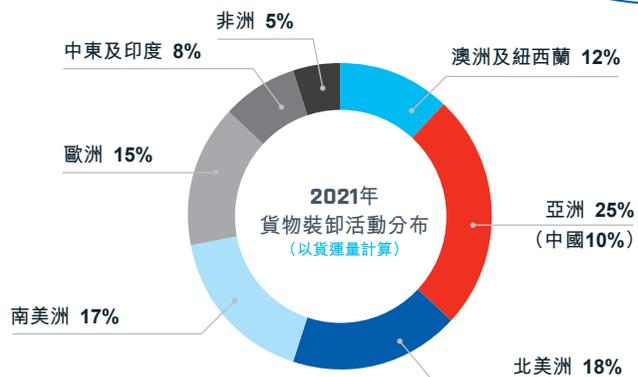
對比大宗散貨貨船船隊較龐大的擴展，全球小靈便型乾散貨船過去十年的運力只有相對溫和增長，對我們維持穩定的租金有莫大幫助。

我們的全球網絡

13間辦事處：

- 10間營業辦事處
- 4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。



太平洋航運的全球辦事處

- 營業辦事處
- 技術及船務處

一些主要的小宗散貨貿易航線

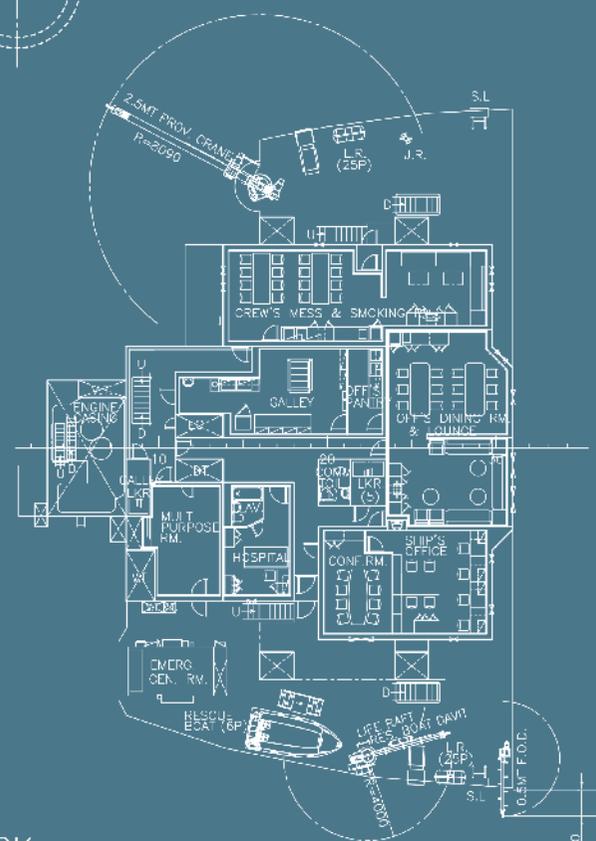
- 順航貨運
- ← 逆航貨運

年度回顧

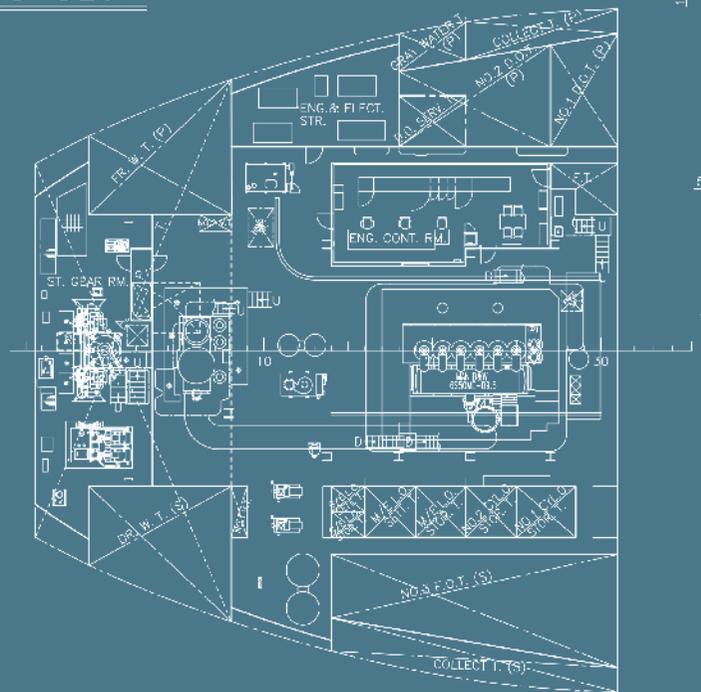
5					880
5					860
5					840
5					820
5					800
					780
					760
					740
					720
					700
					680
					660
					640

MAX. CERT A (m ²)					
7,775					
7,947					
7,947					
7,947					
1,152					
1,152					
1,152					
0,825					
0,825					
0,825					
0,825					
0,881					
0,881					
0,881					
0,881					
4,951					
4,951					
4,951					
4,951					
6,336					
8,150					
86					
88					
194					
81					
MAX. CERT A (m ²)					
440					
440					

A DECK



2ND DECK



主席報告



唐寶麟

主席

本公司強健的平台在挑戰滿途的歲月中已證明其成效，現在亦使我們能夠於當前強勁的乾散貨運市場中為股東提供極為吸引的回報，同時也支持我們為客戶提供卓越服務。我們的人才、資產、商業模式及策略盡皆首屈一指，再加上穩健的財務狀況，為我們的未來奠定了堅實基礎

我們自有船隊現今的運載能力已是九年前的四倍，於突出的2021年中，我們繼續收購貨船，且團隊於非常強勁的市況中善用擴大後的船隊，實現公司歷來最佳的業績，並帶來極其強勁的股本回報率。

我們的資產負債表已大大增強，已承諾可動用流動資金為668,000,000美元，借貸淨額僅佔自有貨船賬面淨值的7%。

鑑於去年錄得非常強勁的現金流，加上我們財政狀況穩健及前景利好，為答謝股東一直的支持，董事會欣然建議派發末期基本股息及額外特別股息合共每股60港仙。連同於8月派發的中期股息每股14港仙，這表示根據年初的股價計算，2021年的股息收益率為51%。關於我們的業績、股息以及整體表現及發展的更詳盡分析，請參閱於16頁Martin Fruergaard先生的行政總裁報告。

讓業務可持續發展的有效平台

我們既能把握強勁市況，亦成功駕馭船員換班限制以及疫情造成的其他挑戰，並一如既往地為客戶提供卓越和完善的服務，足證我們多年來用心建

立的政策和方針。這也增強了我對我們為未來發展所作的準備的信心。

資歷深厚的董事會、強健的管治及強大的高級管理團隊

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

↔ 第45頁 企業管治

我們的董事會及董事會轄下委員會於過去數月亦有所變動。莊偉林先生自2021年股東週年大會起出任審核委員會主席一職，他深厚的財務及管治經驗，使他成為擔當此職的上佳人選。

我們亦要惜別將於2022年4月股東週年大會後退任的審核委員會前主席Patrick Paul先生及Alasdair Morrison先生。我們衷心感謝兩位董事分別自2004年及2008年以來為董事會作出卓越的會計、財務、管理及一般商業專業知識的貢獻。

張日奇先生於2022年1月加盟董事會成為非執行董事，並獲委任為審核、薪酬及提名委員會的成員。張先生擁有資深的法律、監管、商業、管治及

合規領域之專業背景，再加上他對本公司的深入了解，定當有利太平洋航運的業務及發展。

↔ 第64頁 董事

我們的高級管理團隊也隨著行政總裁Mats Berglund先生於2021年7月退休而有變。我謹代表董事會再次感謝Berglund先生於在任的九年期間對太平洋航運的貢獻，他在任內帶領本公司撤出了所有非核心業務，及令我們的核心小靈便型乾散貨船和超靈便型乾散貨船業務錄得顯著增長，並締造擁有優秀的團隊、高效的成本架構和清晰的策略，具實力和專注核心業務的公司。

Martin Fruergaard先生於2021年7月31日接任為我們新的行政總裁，他已迅速融入新環境，盡展其能。在Fruergaard先生的領導下，本公司將繼續得到傑出的帶領。

↔ 第20頁 與新任行政總裁的問答環節

明晰的可持續發展重點鞏固我們的世界級行業聲譽

我們用心經營業務、關顧客戶及員工的需要，並關注我們所依賴的關係及資源。多年來，我們對可持續發展的積極取態已經深植於企業文化，並體現於我們的政策及制度中。我們尤其重視與不斷發展的行業最佳常規一致之安全及環境表現。我們每年進行一次環境、社會及管治 (ESG) 重要性評估，以使我們更能掌握須專

注及報告的重大可持續發展課題。董事會負責監督環境、社會及管治事務，而由數名最資深的經理組成的可持續發展管理委員會則定期參與有關事務。以上的事務參與再輔以近期成立的可持續發展專責小組和其他新舉措，有助我們加強可持續發展思維，並制定進取的關鍵績效指標，以確保我們不斷優化本身的政策、常規及所有經營行為。

↔ 第50頁 可持續發展管理

我們領先同業的安全和環境計劃，是由我們全面的內部船隊管理部門推動，其技術、海事和船員管理團隊也提高了我們為550多名客戶提供服務的可靠性，並且為我們4,600多名船員的福祉提供支援。

本公司於2021年獲得多個獎項和殊榮，以表彰我們在安全和外部港口國監督、企業管治、環境成效及整體可持續發展等方面的卓越表現。

值得一提的是，太平洋航運在香港會計師公會的最佳企業管治及ESG大獎2021中獲得最佳可持續發展公司／機構獎(中市值)組別的評判嘉許，於2021香港ESG報告大獎中亦連奪卓越環境成效獎以及最佳ESG報告獎(中市值)此兩項大獎。投資者關係方面，我們榮獲《IR Magazine》2021年大中華地區的「最佳投資者關係獎—行業大獎：工業」殊榮，亦在香港投資者關係協會的第七屆香港投資者關係大獎中獲頒卓越獎。我們再次蟬聯香港海事處頒發的港口國監督檢查卓越表現獎。

這些獎項標誌著我們團隊的專業精神，他們對ESG的關注增強了我們業務的可持續性以及本公司於客戶、供應商、員工及潛在僱員、投資者、融資方及其他持份者眼中的聲譽。

↔ 第40頁 可持續發展摘要

減碳

行業議程中最重要的是減碳，即將生效的國際海事組織有關能源效率及碳排放密度的規則，以及暫定的歐盟減碳規則。這些規則大多數都將於2023年生效。

我們的可持續發展、優化、技術、商業及高級管理團隊對這些及長期的減碳挑戰非常熟悉。他們已於過去數年一直就此進行內部研究及與其他持份者合作，確保我們為遵守2023年的規則作好了準備，並為應對涉及全新貨船及燃料的全面脫碳之長期目標作出充分的了解及準備。為了加強推行這項目，我們已經提高減碳目標水平至於2050年實現淨零排放。

我們正積極參與「零排放聯盟」的工作小組會議，並相信於各國政府的支持下，當可實現2050年的淨零目標，我們促請各國政府推出政策，加快過渡，使零排放貨船於2030年或之前成為必然之選。太平洋航運簽署了**航運脫碳行動呼籲**，其敦促各國領導人使航運業與巴黎協

定的氣溫目標保持一致，並呼籲政府採取果斷行動，實現國際航運於2050年全面脫碳。

我們專注於高質量、較大型的現代化二手貨船，我們的船隊增長及更新活動確保我們的貨船維持以高效經營本業。我們不斷評估及實施節能操作措施，以確保我們使用傳統燃油的貨船於可預見未來能夠繼續提供服務。同時，我們已準備當零排放的新建造貨船在商業上可行時適時訂造，而不會待至2030年才作出此舉。

敬請細閱我們2021年的可持續發展報告，以了解更多關於航運業減碳及我們的減碳舉措之討論。

 ESG 2021年可持續發展報告
www.pacificbasin.com/sr2021

安全及福祉

世界各地的船員繼續受到船員換班限制、長期隔離及政府防疫控疫措施所帶來的其他複雜情況所影響。我們明白這些措施對船員造成的負擔，因此我們的岸上工作人員及管理層盡最大努力為船員提供財政及其他支持、鼓勵、消閒及運動設備、互聯網及通信額外連接，以及免費的心理健康支援，保障船員於船上的健康、安全及福祉。我們非常感激一眾船員於疫情期間展現的耐心及專業精神，他們維持安全營運操作，為客戶提供可靠及大致無間的服務。

安全素來重要，我們的船員錄得公司歷來最低的工傷頻率關鍵績效指標，於2021年的1,990萬個工時中僅錄得五宗引致工時損失的工傷事故，我們期望這將標誌著我們於未來努力實現零工傷關鍵的一步。船員於疫情期間面對重重挑戰，與新冠病毒疫情有關的限制難免令他們受壓，但他們於2021年仍能創出如此出色的安全表現，確實難能可貴，殊堪嘉許。

◀▶ 第41頁 安全與工作場所

強健的策略並已為未來作好準備

乾散貨市場於2021年的大部分時間顯著走強，為我們於2022年帶來不俗的開始，正如Fruergaard先生於行政總裁報告中所述，我們預計船隊供應緊張及商品需求穩定，將推動2022年及往後的乾散貨平均貨運租金持續強勁。

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

本人謹代表董事會，感謝我們傑出的團隊，包括高級管理人員、員工和船員，他們的經驗以及矢志提供卓越服務的精神，推動我們成為客戶和其他持份者的首選合作夥伴。我也感謝所有持份者對太平洋航運的寶貴支持。



唐寶麟

主席

香港，2022年2月24日



行政總裁報告



Martin Fruergaard

行政總裁
於2021年7月獲委任

2021年是乾散貨運市場自2008年以來表現最強勁的一年，錄得公司營運歷史上最佳的業績。我們承接2021年出色的回報以擴充後的自有船隊踏入2022年，首季度的租金強勁及已訂合約水平穩固，2022年及以後的市場前景仍然利好

派發豐厚股息以誌歷來最佳業績

太平洋航運的2021年業績乃34年以來營運歷史上最佳的業績，錄得基本溢利698,000,000美元、淨溢利845,000,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利890,000,000美元。這產生強勁的股本回報率達58%，每股基本盈利為139港仙。

截至2021年12月31日止年度本集團的淨溢利受我們撥回於2020年6月作出的貨船減值撥備152,000,000美元的正面影響而上升。此撥回是考慮到乾散貨市場顯著改善及貨船價值上升而作出。有關撥回不會影響基本溢利、經營現金流、稅息折舊及攤銷前溢利或已承諾可動用流動資金。

↔ 第81頁 集團表現分析

我們的財務狀況大為增強，截至2021年12月31日，已承諾可動用流動資金增加至668,000,000美元。按淨額基準計算，我們接近零負債，而我們的借貸淨額佔我們自有貨船賬面淨值只有7%—低於一年前的37%，亦是我們歷來最低的借貸淨額狀況。我們的船隊中有超過四分之一的貨船目前沒有抵押。

↔ 第32頁 現金及借貸

董事會建議派發末期基本股息每股42港仙，加上於8月已派發的每股14港仙中期股息，合共相當於我們全年淨溢利（不包括貨船的減值撥備撥回）的50%，這與我們至少派發50%淨溢利

的股息政策一致。鑑於去年的異常強勁現金流以及我們穩健的資產負債水平及利好前景，董事會亦建議增派特別股息每股18港仙，佔我們淨溢利（不包括貨船的減值撥備撥回）的16%。建議末期基本股息及建議特別股息合共代表末期股息總額每股60港仙。

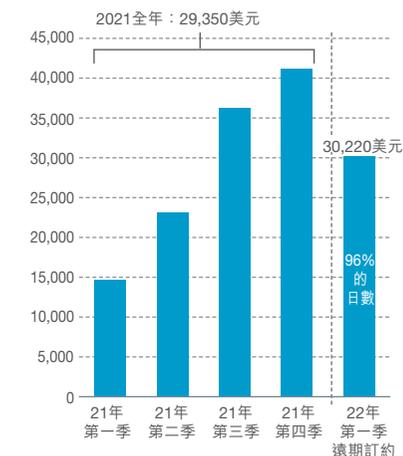
↔ 第70頁 董事會報告

強勁的創收及具競爭力的成本基礎創造出色業績

我們大型的核心業務的開支大致上固定，其為本集團帶來709,000,000美元的貢獻，佔本集團表現（未計管理開支）的91%。我們的核心船隊於

本集團超靈便型乾散貨船租金

美元/日（淨值）



* 因航程仍在進行，僅為2022年第一季已訂約的按期租合約對等基準的收入指標

過去9年大幅擴大，2021年的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租約對等基準的日均收入分別為20,460美元及29,350美元（淨值），較2020年高出約160%，遠高於分別為9,030美元及10,290美元的日均損益平衡水平。超過40%的核心業務貢獻來自我們近年來最積極擴展的超靈便型乾散貨船營運活動。

我們的營運活動貢獻為69,000,000美元，佔本集團表現（未計管理開支）的9%。此營運活動每季均見提升，於18,240營運活動日數中產生強勁的日均利潤3,780美元（淨值），這項出色表現印證太平洋航運團隊在快速變化的市場中的營商能力。

有關我們的核心業務及營運活動的定義，請參考「我們的表現」一節。

↔ 第27頁 我們的表現

儘管整個航運業的貨船營運開支主要因船員換班費用、隔離及其他疫情相關的船員開支增加而上升，我們的管理開支、財務開支及貨船營運開支仍然控制得宜及具競爭力。

↔ 第30頁 核心業務貨船開支

強勁的全球貿易及較低的船隊增長支持健康的乾散貨運市場

乾散貨運市場於2021年直至10月份一直保持強勁的上升勢頭，到目前為止，小靈便型及超靈便型乾散貨船的年均市場租金處於自2008年以來的最高水平。雖然小靈便型及超靈便型乾散貨船租金於第四季度有所回落，但日均租金於年底仍企穩於25,000美元的水平。

在水泥及熟料、鋼材、粒料等建材及林業產品的推動下，全球大宗散貨需求錄得5.6%的強

勁增長。我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船業務也受益於健康的穀物數量及一些通常以集裝箱運送的商品改由配備起重機的散貨船運送的情況。

相比之下，全球小靈便型及超靈便型乾散貨船的船隊僅增長2.8%（淨值），港口及供應效率不足導致供應條件更形緊張，推動租金進一步上漲，在下半年尤其明顯。

2022年年初，市況一如以往在農曆新年前數星期較為淡靜，但市場租金水平已遠高往昔，我們以良好的首季已訂合約水平踏入2022年，而市場活動亦開始如預期般陸續復甦，貨運市場指數亦自2月初逐漸恢復。

↔ 第22頁 市場回顧

受惠於我們自有船隊的增長及更新

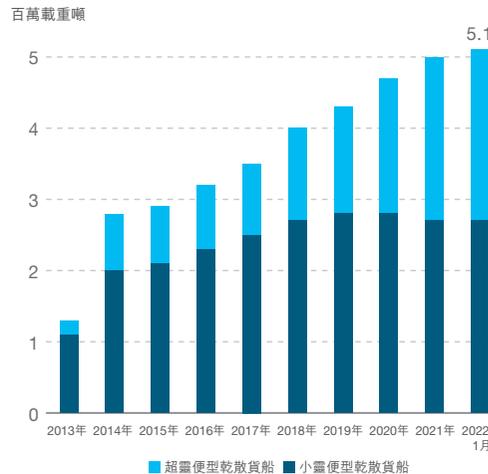
我們繼續執行擴充超靈便型乾散貨船船隊及更新小靈便型乾散貨船船隊的策略，2021年的業績證明我們成功執行這策略。我們的船隊於年內增添了11艘現代化二手貨船，包括六艘大型超靈便型乾散貨船（通稱為「超大靈便型乾散貨船」）及五艘大型小靈便型乾散貨船，我們亦出售了五艘最小型及船齡最高的小靈便型乾散貨船。其後，我們於2022年1月獲交付一艘現代化的超大靈便型乾散貨船。近數個月來，隨著資產價格接近歷史高位，我們減慢購船步伐，甚至可能會出現自有船隊在短期內出售貨船多於購入而縮小的情況，但我們仍然致力進一步壯大我們的超靈便型乾散貨船船隊，並長遠地更新我們的小靈便型乾散貨船船隊。

我們目前擁有121艘優質的小靈便型及超靈便型乾散貨船，它們非常適合我們的客戶和我們的貨運服務，目前正帶來非常吸引人的回報。連

同租賃貨船，我們目前一共營運約250艘貨船，而2021年的年均船隊規模是我們歷來最大。

我們繼續執行擴充超靈便型乾散貨船船隊及更新小靈便型乾散貨船船隊的策略，2021年的業績證明我們成功執行這策略

大幅增長的自有船隊及超靈便型乾散貨船佔船隊的比例



* 已計入於2022年初購入及出售的貨船

我們的自有貨船的平均船齡為12年，我們認為這是優化我們的資本回報的理想水平，同時能盡量減低在逐步轉用零碳技術貨船的趨勢下所產生的剩餘價值風險。

已為遵守國際海事組織減排規則作充分準備

於2021年6月，國際海事組織通過了全球EEXI（現有船舶能源效率指數）及CII（碳排放密度指數）法規，以推動技術及營運措施，確保現有貨船的破效率於2023年起的十年間逐年提高。此後不久，歐盟委員會宣布打算將航運業納入歐盟排放交易體系（EU ETS），對船用燃料徵稅，並從2023年起實施降低碳排放密度的要求，待有關規定進一步訂定後，可能有助於推動更進取的減碳步伐。中期而言，這些全球及區域規則將令到平均航速減慢及報廢增加，其中燃油效率較低的船舶將最受影響。我們認為這種實際供應的減少是未來乾散貨運市場的關鍵動力。

以船齡較輕、較大型和較高效的貨船來更新船隊，是我們滿足這些降低碳排放密度規則，以及協助我們實現業界的溫室氣體減排目標的策略之重要一環。我們將繼續以高裝載壓率有效地營運貨船，並將不斷尋求、評估及實施節能營運措施，包括與我們的客戶、噸位供應商、港口及其他持份者尋求合作方案，確保我們目前使用傳統燃油的貨船保持穩健的碳排放密度指數，並能夠於可見將來繼續提供服務。

ESG 可持續發展報告 第26頁
如何實現減碳

到2050年實現淨零目標

我們亦與各界合作，並為實現全面脫碳的長遠目標作準備，其中涉及迄今尚未面世的全新貨船及燃料。

與越來越多的國家、行業及公司一般同心同德，我們致力推動太平洋航運於2050年或之前實現淨零排放。我們希望國際海事組織加快收緊其2050年的目標，以配合去年11月第26屆聯合國氣候變化大會上提倡的這項進取的關鍵目標，務求將全球暖化限制於較工业化前水平高攝氏1.5度。2021年，我們簽署了**航運脫碳行動呼籲**，其敦促各國領導人使航運業與巴黎協定的氣溫目標保持一致，並呼籲政府採取果斷行動，實現國際航運於2050年全面脫碳。

為了實現這一目標，我們的目標是到2050年時船隊只由零碳排放貨船所組成，而我們將僅在市場上有零碳排放貨船供應並具備商業可行性，以及合適的全球加油基礎設施到位時，才會訂購新建造貨船。我們正在評估將適合我們的零碳（或極低碳）替代燃料及推進技術選項。我們正積極參與各項有關於2030年前盡快開發並推出商業上可行的遠洋零排放散貨船的倡議。

◀▶ 第40頁 可持續發展摘要

我們明白於可預見未來仍會有不可避免因航程產生的排放，我們於11月推出了**太平洋航運碳中和航程計劃**，為客戶提供自願選項以抵銷其以太平洋航運貨船運送貨物之航程所產生的排放。

我們於2021年連續第二年為我們全球岸上運作的碳排放作出抵銷，包括所有辦公活動、通勤及商務及船員換班。

船員健康及其他新型冠狀病毒疫情問題對營運的影響

我們廣泛的業務連續性舉措，讓我們的業務在疫情期間一直全面運作。我們審慎管理因新型冠狀病毒疫情帶來的額外開支及延誤，儘管面對持續的船員換班限制，以及出入境限制及長期隔離影響到船員及許多岸上員工，特別是位於香港的人員，但我們向客戶提供的服務大致無間。

本公司極其感謝全體海上和岸上員工在當前的疫情中繼續展現出的靈活性、奉獻及合作精神。

我們尤其感謝一眾船員，雖然針對新型冠狀病毒疫情的限制措施令他們留在船上的時間超出預期，但在疫情期間他們依然維持安全營運操作，盡展專業精神

於疫情中堅守以客為先的宗旨

我們長久以來一直看重通過不斷接觸而加深與客戶的關係，我們主要於地區層面通過我們於世界各地的10個商業辦事處與超過550名客戶接觸。自疫情爆發以來，我們的區域辦事處盡可能保持面對面的會議及客戶聯繫活動，並利用我們的資訊科技及視頻通信平台保持密切聯繫，舉辦團隊對團隊的策略會議，討論行業、監管、公司及其他發展及挑戰，並就潛在的解決方案及未來業務進行合作。

◀▶ 第43頁 持份者參與

於追求具意義、長遠的客戶夥伴關係的過程中，我們致力掌握客戶需要，務求為客戶提出合適解決方案，提供度身訂造的服務，確保與客戶時刻聯絡，適切回應客戶所需及靈活應對，並以一流的表現及可靠服務作為後盾。憑藉我們的努力，我們與客戶的緊密合作關係使我們更容易獲得對雙方均有利的貨運機會，再加上我們全面的市場情報，使我們能夠優化船隊定位，優化貨船與貨物的配對。

於2021年，我們對佔旗下合共貨運量超過60%的客戶進行了年度電話調查。反饋證實客戶對我們營運的可靠性及優質服務表示稱心滿意。

善用技術及數據來改善決策、流程及互動

數碼化於近年為我們提供了額外的營運及市場情報，支持更佳決策及持續改進我們的業務及競爭力。我們的數碼化計劃正進一步演進及擴

大，將在整個集團內投資新的數碼解決方案，這將有助於利用我們的大量數據來優化旗下業務流程及互動並改善決策。該計劃旨在為我們的業務及客戶創造價值，並全面提升客戶體驗。

2022年前景向好

儘管自2021年11月以來市場經歷了預期的季節性偏軟，租金卻比往常高出不少，市場活動亦自2022年2月初陸續復甦。在廣泛的需求所支持下，特別是對小宗散貨及穀物的需求，加上多國錄得健康經濟增長，並繼續推行刺激經濟措施，以及船隊的低增長及供應緊張，我們預計2022年及以後的乾散貨運市場將繼續保持強勁。季節性發展及政府管理疫情的措施及其經濟對需求及供應的短期影響或會導致波動。

國際貨幣基金組織於2022年1月將全球國內生產總值增長預測下調至2022年的4.4%及2023年的3.8%，主要反映美國通脹加劇及中國房地產行業萎縮令美國及中國經濟下滑的關注。我們看好前景，相信乾散貨供應將保持在可控範圍，從長遠來看，這將會為乾散貨市場帶來進一步的支持。由於乾散貨船現在基本上皆為全速運行，供應無法通過提速而進一步增加，而國際海事組織及歐盟的燃油效率規則則相當可能令航速自2024年起開始被迫降低，甚至令效率最低的貨船加速報廢，這將減少供應。儘管在極為強勁的市場中出現一些新訂單，但我們預計，由於與減碳有關的監管不確定性、新建造貨船的成本高昂以及船廠泊位已被乾散貨船以外的訂單訂滿，船廠產能短缺，新建造乾散貨船訂單將保持在歷史的低水平。

◀▶ 第25-26頁 訂單及市場平衡

一如既往，我們將密切監察推動市場的所有因素，準備應對變化。我們的船隊具備靈活調配的能力，包括通過適時出售、收購及租賃貨船以調整其組成，而我們擁有優秀的船隊及團隊，可以滿足並超越減碳的要求，同時繼續為客戶提供完善的世界級服務。

已為未來作好準備

於我加入公司擔任行政總裁的八個月內，有幸獲得太平洋航運的一眾同事及其他持份者的熱烈歡迎，本公司的船隊及其上下團隊的素質及忠誠均令我印象深刻。我謹此感謝和讚賞各同事在面對疫情造成的嚴峻、持久的限制和重重挑戰之下，依然盡現專業精神、艱苦奮進、和衷共濟，悉力為客戶及股東創造價值。

我相信，我們以客為先的傑出業務模式、一貫的策略重點、強大的團隊、龐大的自有船隊、穩健的資產負債水平及具競爭力的成本架構，讓我們更能夠受惠於當前的強勁市況，繼續向股東提供高股本回報及現金回饋。我們有能力迎接未來與減碳相關的監管、商業及技術變化的挑戰，並駕馭未來的任何變化。

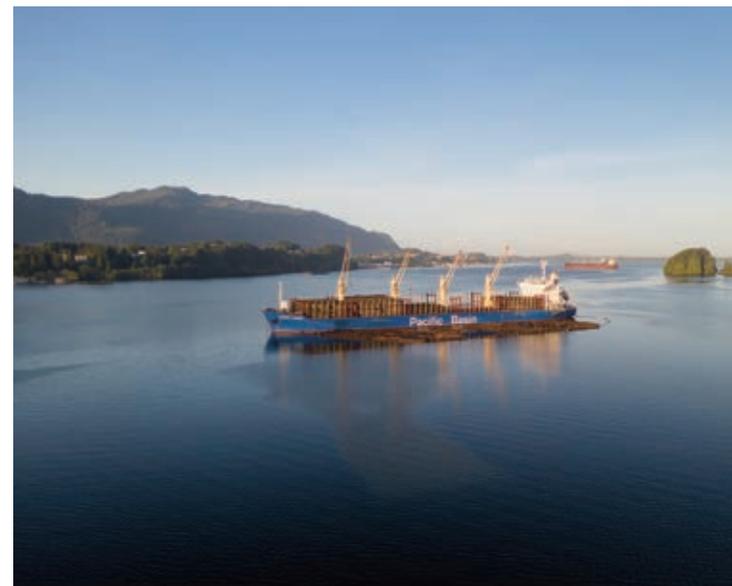
我謹此感謝太平洋航運所有持份者於過去一年的支持，並期待彼此在未來精彩及充實的日子繼續共邁遠途。



Martin Fruergaard

行政總裁

香港，2022年2月24日





與新任行政總裁的問答環節

Martin Fruergaard先生於2021年7月加入太平洋航運，出任執行董事及行政總裁職位。

他之前在哥本哈根和休斯頓的A.P.穆勒－馬士基集團任職26年，1989年首先在馬士基油輪公司(Maersk Tankers)任職，隨後在該集團的氣體運輸船業務工作至1995年，之後擔任管理和領導職務，包括馬士基乾散貨船公司(Maersk Bulk Carriers)的高級總監、馬士基油輪公司(Maersk Tankers)的高級副總裁以及馬士基鑽井公司(Maersk Drilling)的商務總監。於2015年至2021年6月，他擔任油輪船東和營運商Ultragas的行政總裁。

問：

自從您加入太平洋航運後，您的主要關注是甚麼？而您對公司的感覺又如何？

我的首要工作是聆聽、學習並充分了解新同事及太平洋航運的業務，包括檢討公司的策略及評估我們的優勢和弱點。自從加入太平洋航運後，我所遇到的同事都非常歡迎我，我亦對我在公司及我們的船隊中看到的各級組織及團隊的質素及敬業程度印象深刻。公司上下散發著積極和關愛的文化，以及強大而明智的價值觀。

問：

鑑於您在其他航運領域的經驗，我們會否看到一些多元或任何其他策略上的改變呢？

不會。我們會繼續專注於我們最擅長的領域，這意味著我們不會多元化延伸至乾散貨以外的領域。我們希望保留大量貨船，保持專精於小宗散貨，集中運用我們熟悉的船型，並堅持我們以客為先及以貨運為中心的業務模式。雖然我們主要是一家重資產的船東，但我們會繼

續利用我們的營運活動來輔助我們的核心業務，並充分利用我們的規模及市場洞察力來改善盈利。

考慮到市場前景、持份者的反饋、未來出台的環境規例、正在開發的技術以及其他因素，我樂於維持既定策略，除了就有關策略在目前強勢市場下的執行作出若干調整，以取得更大成效外，我們的策略於2022年應大致保持不變。

我們亦會提升我們既有在可持續發展以及減碳、數碼化及研究領域的實力，對太平洋航運而言，這些領域都正逐漸變得更加重要。

問：

加強對可持續發展的關注對公司而言意味著甚麼？

我們是一家既依賴又影響行業資源及關係的龐大航運企業，並明白我們對這些資源及關係肩負著重大責任。我們採取的負責任行動使我們更具競爭力，使我們成為一個具吸引力的僱主以及持份者首選的合作夥伴，並提高我們的聲譽、財務表現及我們業務的長遠可持續發展及價值。

我們的可持續發展措施能解決對我們公司及持份者而言最為重要的環境、社會及管治事務。我們有優秀的團隊一直在宣導有關安

我們的策略

- 維持並擴展我們的貨運重心及規模
- 繼續保持為一家同時經營船東（重資產模式）及營運商（輕資產模式）業務的全面綜合型公司
- 成為行業翹楚（以日均租金及開支為基準）
- 維持貼近客戶的當地貨船租賃及營運業務
- 繼續將我們的品牌打造成為一家領先的、廣受愛戴的和客戶首選的航運公司
- 維持我們的現金及資產負債表強勁
- 通過換入船齡較輕和較大型的貨船來取代船齡較高和較小型的船隻，保護我們在小靈便型乾散貨船的領先地位
- 繼續拓展我們自有的超靈便型乾散貨船船隊比例
- 在有零碳排放乾散貨船供應並具備商業可行性之前，不訂購新建造貨船
- 繼續建立及善用我們的可持續發展、減碳、數碼化及研究能力

全、工作場所、環境、風險管理及管治等方面的計劃，但我們想更進一步作出真正的改變，而不只是單純遵從規則。我們亦正加強推動我們的減碳計劃，並努力尋找更多方法來提升船員福祉，以及使這些作為必要工作者的船員獲得更多尊重及肯定。

問：

有甚麼事情是令您徹夜不眠的？

我最關心的是船員的安全及福祉。船員的工作在理想情況下已經足夠辛苦了，但他們額外還要面對種種極為艱鉅的挑戰，例如新型冠狀病毒疫情所引致的上岸、入境、旅行及檢疫限制，這些限制使他們持續滯留海上，令他們遠離家人的時間較平常為長，所以我非常同情他們。

在現今社會，我們已不應再受海盜威脅，但目前有不法分子利用商業航運走私毒品，使船員無辜受害的威脅不斷增加。

我們應時刻緊記並感謝我們的船員在種種艱難下所付出的奉獻、忠誠及專業精神，因為他們，全球航運貿易才能不論環境順逆仍持續下去——甚至在疫情之下毫不間斷。我們應想方設法改善船員生活，並藉此同樣重要地吸引人才投身海上工作。

問：

您如何看待乾散貨運市場未來 3-5 年的發展？

我對我們所從事行業——特別是我們的業務——感到樂觀，原因是行業需求穩定，以及小宗散貨分部的增長健康，此外，低水平的訂單導致船隊淨增長偏低及供應趨緊。全球經濟、糾紛及衝擊是難以預測的，因此，我們將一如既往地密切注視所有需求因素，並時刻準備應對變化。我認為從長遠來看，世界將持續增長，我們所運載的各種必要商品的需求亦將不斷增加。不過，我預料貨船將為了遵守國際海事組織所通過的節能規則而被迫減慢航速，以及嚴峻的減碳挑戰將遏抑新建造船訂購，因此，直至有零碳排放貨船供應給我們的業務並具備商業可行性為止，不會有足夠航運能力來滿足上述增長。

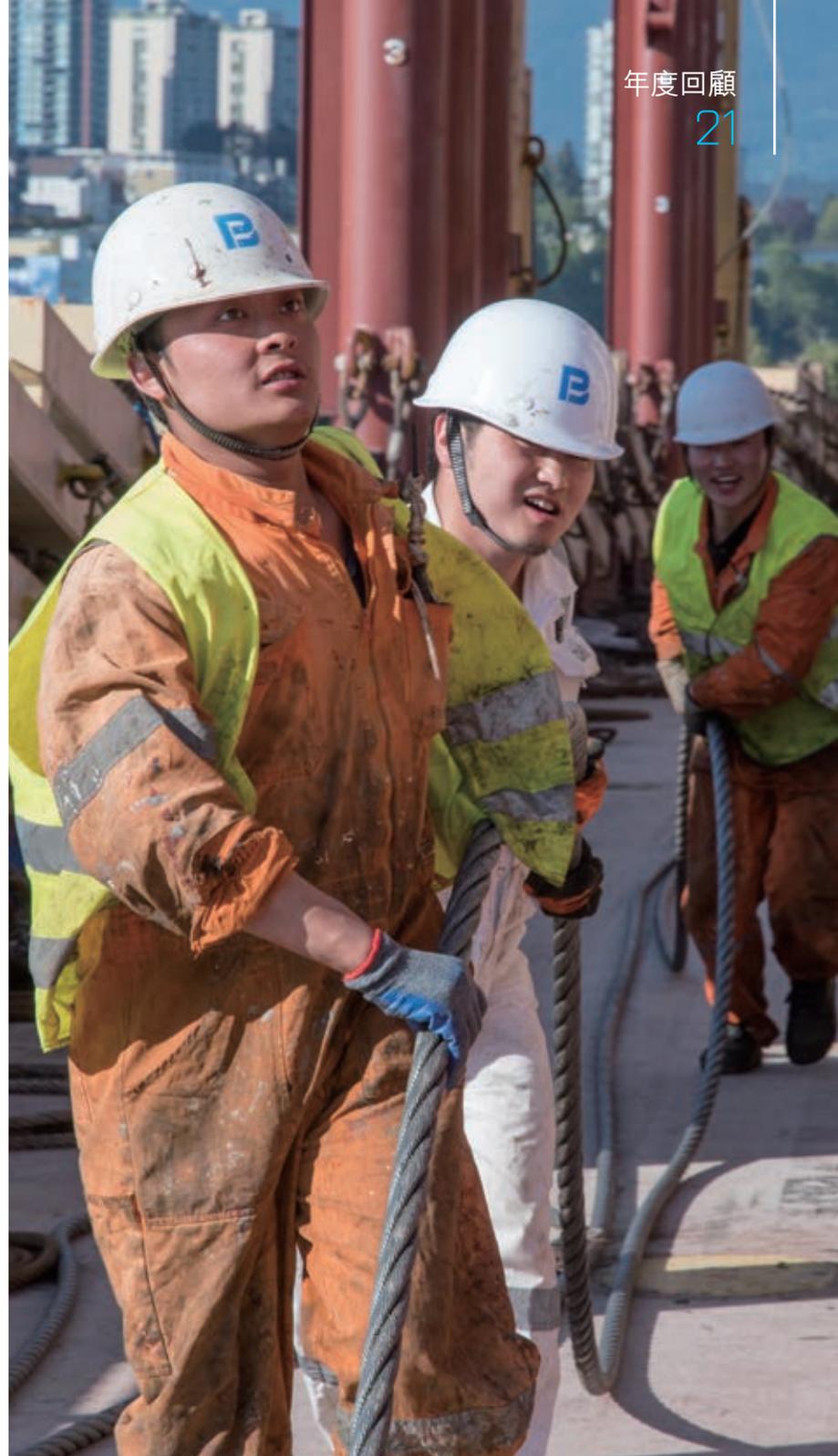
問：

太平洋航運正面對甚麼機遇和挑戰呢？

我們的行業正面對船員——還有岸上工作人員——短缺的挑戰，但我們憑藉我們的企業品牌、行業網路及人事管理優勢，能夠吸引及挽留我們所需的人才。

捕捉、分析及利用內部及外部資料是保持競爭力的重要一環，有關工作正變得越來越重要。我們的數碼化計劃為我們提供額外的營運及市場情報，以支持各級階層作出更好的決策。

對於我們的行業來說，減碳是一項巨大的任務。為降低現有傳統燃料貨船的碳排放密度而施加的各種新規例將越來越難遵守，需要我們與客戶及其他持份者通力合作。在決定訂購零排放貨船之前，將需要首先釐清我們可以使用哪些新燃料以及有甚麼新規例，幫助我們實現公平過渡。我們自有的技術、優化、商業及可持續發展團隊均已準備好應對這些挑戰，並正與相關持份者溝通及合作，以確保我們最低限度能符合所有監管要求及達成我們所訂的目標，包括最遲於2050年前實現全面脫碳。



市場回顧

13年來最強勁的乾散貨運市場

21,760美元 (淨值) ↑ 224%

BHSI 38,000載重噸 (經調整)
2021年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2019年至2022年小靈便型乾散貨船現貨
市場日均租金表現

美元/日 (淨值) *



25,430美元 (淨值) ↑ 227%

BSI 58,000載重噸
2021年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2019年至2022年超靈便型乾散貨船現貨
市場日均租金表現

美元/日 (淨值) *



乾散貨運市場於2021年直至10月份一直保持著強勁的上升勢頭，到目前為止，小靈便型及超靈便型乾散貨船的年均市場租金處於2008年以來的最高水平。由於中國工業產出轉弱及中國房地產市場的不確定性、當局抑制鋼鐵生產及能源供應，以及市道於年底出現一向的季節性回軟，租金於第四季度有所回落。然而，小靈便型及超靈便型乾散貨船於年底的日均租金仍處於約25,000美元的強勁水平。

2022年年初，市況一如以往在農曆新年前數星期較為淡靜，但我們以良好的首季已訂合約水平踏入2022年，而市場活動亦開始如預期般陸續復甦，貨運市場指數亦自2月初逐漸恢復。

貨船價值回升

27.5百萬美元 ↑ +69%

二手小靈便型乾散貨船按年變化

受貨運市場顯著轉強、前景好轉及新建造貨船價格上升所帶動，二手貨船價值按年上升。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為27,500,000美元，較一年前上升69%。

新建造貨船價格仍高於二手貨船價格，而船廠忙於承建非乾散貨船型訂單，限制了我們行業可訂造新建造貨船的空間。

資料來源：Clarksons Research

* 扣除5%佣金

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

需求：2021年乾散貨運市場面對強勁而全面的需求

全球乾散貨運需求受惠於商品需求的全面增長而按年增長約4.0%。在水泥及熟料、鋼材、粒料等建材及林業產品的推動下，小宗散貨需求增長了5.6%。

與穀物活動異常強勁的2020年相比，全球穀物需求溫和增長0.9%。颶風艾達襲美令當地的穀物出口季節推遲開始，上半年表現強勁的穀物裝載量因此在第三季度下降，變相令第四季度的穀物裝載量上升。

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船分部也受惠於因集裝箱運費異常高昂，令一些商品甚至集裝箱改由配備起重機的散貨船運送，也促使一些原先運送散貨的多用途貨船改為運送集裝箱。

以下因素與我們的業務分部不太相關，但仍然影響乾散貨運的整體情況：去年煤炭出口受到主要經濟體封城措施嚴重打擊，今年的煤炭需求按年回升7.1%。鐵礦石需求增長1.6%，但巴西及澳洲的鐵礦石供應以及下半年中國抑制鋼鐵生產令增長受限。

貨運量與噸位航距需求不同。噸位航距是運輸需求的主要計量標準。噸位航距的定義為每噸貨物運輸一英里，因此，反映了運輸量（噸）及運輸距離（英里）。

2021年全球貨物裝載#

選定小宗散貨*	↑	+15%
穀物	→	0%
鐵礦石	↑	+2%
煤炭	↑	+7%

* 礦物、非煤炭能源、金屬及小宗礦石、肥料、糖及非穀物類農產品、水泥及熟料、木材及林業產品、鋼材及廢五金

資料來源：Oceanbolt

小宗散貨的需求無論在地域上或以商品及客戶而言皆為廣泛及多元化，並且通常跟隨國內生產總值的增長。因此，根據全球國內生產總值增長4.4%的預測，加上多國繼續推行刺激經濟措施，2022年的小宗散貨需求依然樂觀。

長期穀物需求的原動力主要來自城市化、不斷擴大的中產階級和不斷改變的飲食習慣推動對肉類以至動物飼料的需求，而全球經濟增長則對長期穀物需求影響不大。

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2022年2月數據

供應：船隊淨增長偏低及供應效率不足推動貨運租金上升

新建造貨船交付速度放緩，令乾散貨船船隊的淨增長從2020年的3.8%略為回落至2021年的3.6%。由於船東在極為強勁的貨運市場上繼續經營他們船齡最高的貨船仍可獲得良好回報，散貨船的報廢率甚低，僅佔船隊的0.6%。

我們專注的小靈便型和超靈便型乾散貨船的全球船隊僅淨增長2.8%，可見其基本因素比大型貨船更為緊張。

及至下半年，全球乾散貨船船隊以接近最大的運力運作，船東進一步擴大供應的空間有限。儘管燃料價格上漲，貨船提速至接近全速航行，以滿足貨運需求。

此外，貨物吞吐量增加所形成的壓力加上與新型冠狀病毒疫情有關的港口協定，導致全球許多港口擠塞，特別是在中國，進一步限制了滿足全球乾散貨運需求的噸位供應。

由於訂單量保持在低水平，而隨著船隊老化和減碳法規的收緊，報廢量或會增加，因此未來數年船隊的淨增長預計將較為溫和。自2024年起生效的國際海事組織和歐盟的減碳法規也將開始導致貨船減慢航速，變相令供應減少，利好市場的長遠走勢。

整體乾散貨船供應發展情況

+3.6%

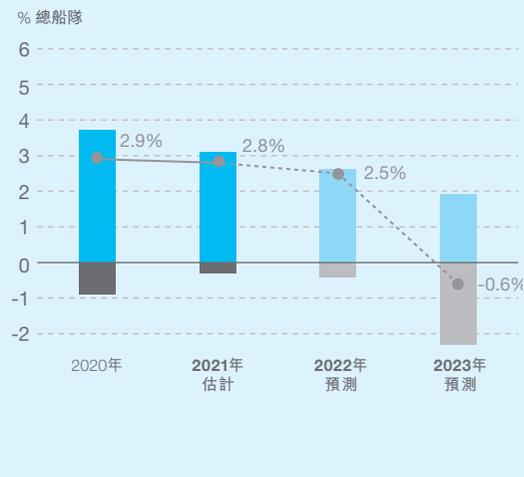
2021年整體乾散貨船運力



小靈便型及超靈便型乾散貨船供應發展情況

+2.8%

2021年全球小靈便型及超靈便型乾散貨船運力



訂單：處於歷史低位的乾散貨船訂單預示向好的前景

乾散貨船總訂單量佔現有船隊的6.8%，是數十年來最低。小靈便型及超靈便型乾散貨船的合併訂單量更低，僅為5.6%，為未來數年持續偏低的供應增長將奠下基礎。

儘管貨運市場持續走強，而且近期新建造貨船訂單略為回升，我們預計新建造貨船訂單仍將受到抑制，原因是：

- 符合即將生效的減碳法規所需之未來燃料及技術的不確定性；及
- 新建造貨船的造價較高，而在當今強勁的市場中，價格較低的二手貨船可迅速交付，因此是更具吸引力的投資，承受的剩餘價值風險亦較低。

整體乾散貨船訂單



小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單



資料來源：Clarksons Research，於2022年2月的數據；2022年訂單不包括年初至今交付

船型	載重噸	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2021年報廢量於2022年1月1日之現有船隊百分比
	小靈便型 (10,000–40,000載重噸)	4.7%	12	13%	0.5%
	超靈便型 (40,000–70,000載重噸)	6.0%	11	9%	0.3%
	巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000–100,000載重噸)	8.1%	11	12%	0.3%
	好望角型 (100,000以上載重噸)	7.0%	9	2%	0.9%
乾散貨船總量		6.8%	11	7%	0.6%

資料來源：Clarksons Research，於2022年2月的數據

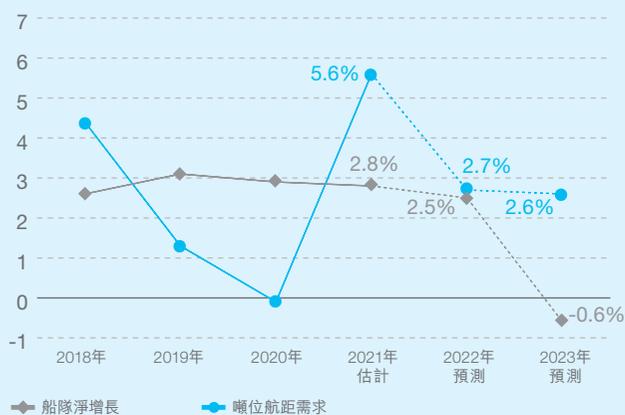
市場平衡：預期未來正面的貨船需求和供應平衡

整體乾散貨船的需求與供應
% 按年變動



資料來源：Clarksons Research

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



儘管全球經濟增長前景放緩，但預計2022年及2023年的乾散貨船需求增長將超過偏低的供應增長。

中期內可能影響市場的因素

機會

- 美國、中國和世界其他地區在疫情後以及於刺激經濟政策推動下的復甦，帶動對乾散貨商品的需求
- 為遵守排放規定及面對燃料開支上漲，營運航速減慢
- 由於減碳法規和未來貨船設計和替代燃料的不確定性，新建造貨船的訂單及交付量有限，造成供應緊張
- 由於環境法規越趨複雜及貨船維修及升級開支上升，導致更多船齡較高及設計欠理想的貨船報廢

威脅

- 針對新型冠狀病毒疫情而擴大或持續採取的防控措施，影響全球經濟活動和乾散貨商品貿易
- 新建造乾散貨船的訂單過多，促使船隊淨增長上升
- 經濟再平衡政策令中國經濟增長放緩
- 以關稅和保護主義推動本地生產的政策傷害全球貿易
- 乾散貨船船隊效率不足和非常強勁的集裝箱市場等為乾散貨船需求帶來輕微得益的暫時性因素或會減少

我們的表現

我們的業務錄得基本溢利 698,300,000 美元 (2020 年：基本虧損 19,400,000 美元)，是我們歷來最強勁的業績。此外，我們錄得自 2008 年以來最佳的按期租合約對等基準的日均收入，營運活動產生強勁的利潤，並繼續有效地控制自有貨船的營運開支。

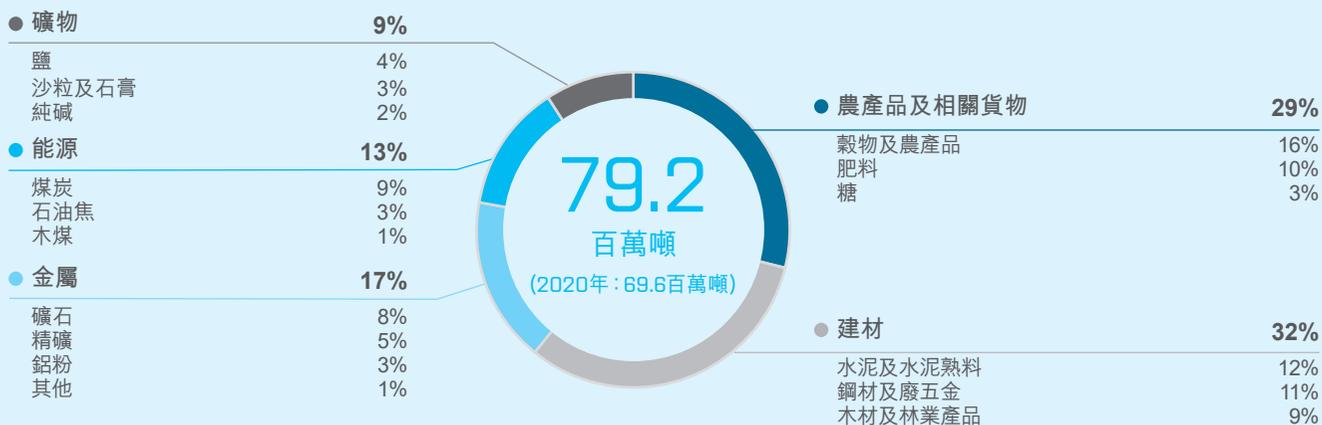
營運表現

百萬美元	2021年 上半年	2021年 下半年	2021年	2020年	變動
核心業務小靈便型乾散貨船貢獻	105.2	292.2	397.4	(3.7)	++>100%
核心業務超靈便型乾散貨船貢獻	65.9	245.5	311.4	25.0	++>100%
營運活動貢獻	11.9	57.1	69.0	16.7	++>100%
好望角型乾散貨船貢獻 ¹	2.1	1.9	4.0	4.3	-7%
表現 (未計管理開支)	185.1	596.7	781.8	42.3	++>100%
調整後一般及行政管理開支總額	(34.1)	(47.9)	(82.0)	(61.2)	-34%
稅款及其他	(0.6)	(0.9)	(1.5)	(0.5)	->100%
基本溢利 / (虧損)	150.4	547.9	698.3	(19.4)	++>100%
貨船賬面淨值 (包括持作出售資產)	1,720.0	1,903.3	1,903.3	1,677.6	+13%

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

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

2021 年本集團乾散貨運量



我們的商業活動

核心業務

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

營運活動

我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對，以配合我們的核心業務。因此，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團的業績作出貢獻。透過我們的營運活動，在我們的核心貨船船期已滿時，我們亦能為客戶提供服務。



核心業務

小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

美元/日 (淨值)

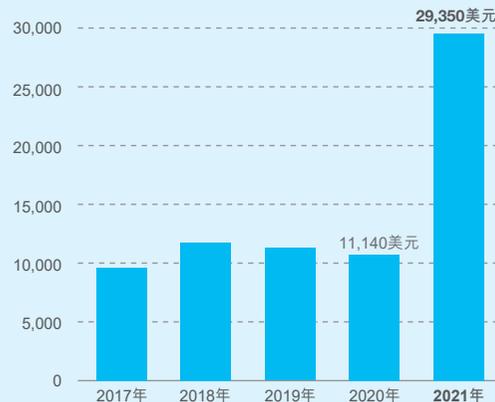


附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

超靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

美元/日 (淨值)



附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

按期租合約對等基準的收入 KPI

■ 我們的核心業務錄得：

- 小靈便型乾散貨船的32,080收租日之日均租金為20,460美元
- 超靈便型乾散貨船的15,480收租日之日均租金為29,350美元
- 直至10月為止，由於小宗散貨市況更見強勁，加上我們良好的成本控制，我們的按期租合約對等基準的日均收入每月遞增，帶動小靈便型及超靈便型乾散貨船的貢獻顯著增加
- 於10月，我們錄得歷來最強勁的月度基本業績達103,000,000美元

小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

美元/日 (淨值)



此是於2月中旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的收入的指標。
--- 2021年指標核心船隊損益平衡水平，已包括9,030美元的一般及行政管理開支

超靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

美元/日 (淨值)



此是於2月中旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的收入的指標，並未包括任何目前約為每日1,200美元的硫淨化器得益。
--- 2021年指標核心船隊損益平衡水平，已包括10,290美元的一般及行政管理開支

已訂遠期合約

- 2021年11月至農曆新年期間的市況一如以往較為淡靜，但我們以良好的首季已訂合約水平踏入2022年，而市場活動亦開始復甦
- 2022年第一季度的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已有98%及96%按日均租金23,050美元及30,220美元(淨值)獲訂約
- 2022年全年現已訂約的35,240日小靈便型及21,140日超靈便型乾散貨船日數中，分別已有48%及64%按日均租金19,550美元及25,210美元(淨值)獲訂約(已訂合約日數不包括營運活動)
- 2021年小靈便型及超靈便型乾散貨船的損益平衡水平分別為每日9,030美元及10,290美元；我們的開支持續控制得宜及極具競爭力

營運活動

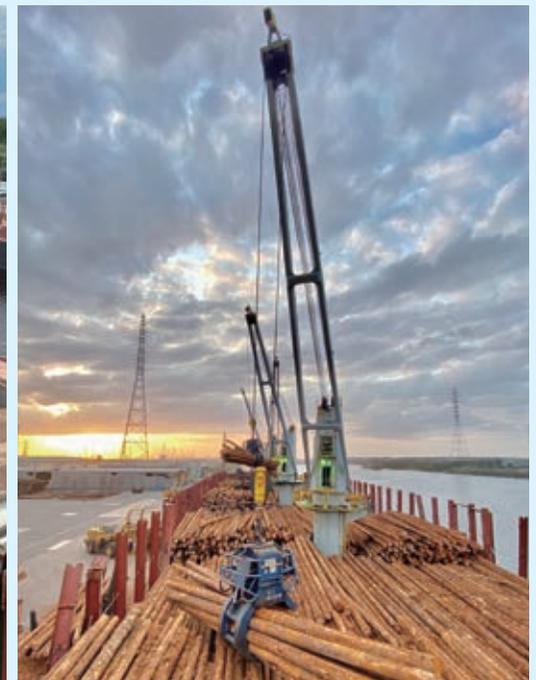
利潤 KPI

每日**3,780**美元 (淨值)

美元／日 (淨值)



- 我們以短期租賃貨船專門運載現貨的營運活動日數於2021年為18,240日，錄得日均淨利潤為3,780美元
- 我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對(當我們的核心貨船未能提供服務時)，以配合我們的核心業務，因此，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻



核心業務貨船開支

日均貨船開支

小靈便型

日均開支 **7,880美元** (綜合)



超靈便型

日均開支 **9,140美元** (綜合)



自有貨船開支

營運開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均營運開支增加11%至4,590美元(2020年:4,120美元)。主要因船員換班費用、隔離及其他疫情相關的船員開支增加,令我們以至整個航運業的貨船營運開支上升。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具競爭力的水平。

我們的自有貨船船隊於年內的非預期技術性停租日為每艘貨船平均1.7日(2020年:1.0日),其中0.8日乃因新型冠狀病毒疫情所致。

折舊

我們的小靈便型乾散貨船的折舊開支減少10%,主要由於在2020年6月作出的減值。我們的超靈便型乾散貨船的折舊開支減少4%,主要由於購入價格較低的貨船而下調。

財務開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均財務開支與2020年比較分別減少20%及12%,主要由於借貸減少所致。我們的自有小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均綜合財務開支為670美元(2020年:780美元)。

長期租賃貨船開支

長期租賃貨船的日均開支主要包括使用權資產折舊、租賃負債的利息開支及12個月以上租賃的技術管理服務開支。小靈便型乾散貨船之長期租賃貨船開支增加2%至10,180美元,主要由於強勁的市場所致。超靈便型乾散貨船之長期租賃貨船開支減少4%至11,450美元,主要由於歸還較高租金租入之貨船所致。

綜合開支

小靈便型及超靈便型乾散貨船之自有貨船及長期租賃貨船的日均綜合開支分別增至7,880美元及減至9,140美元(2020年:分別為7,780美元及9,180美元)。

一般及行政管理開支

我們經調整的一般及行政管理開支增加至82,000,000美元(2020年:61,200,000美元),主要由於年內的員工開支增加所致。按總貨船日數分攤,日均一般及行政管理開支為仍具競爭力的870美元(2020年:730美元),由自有貨船及租賃貨船之日均開支分別為1,150美元及630美元(2020年:940美元及520美元)所構成。

貨船日數

下表顯示我們於2021年及2020年的貨船日數：

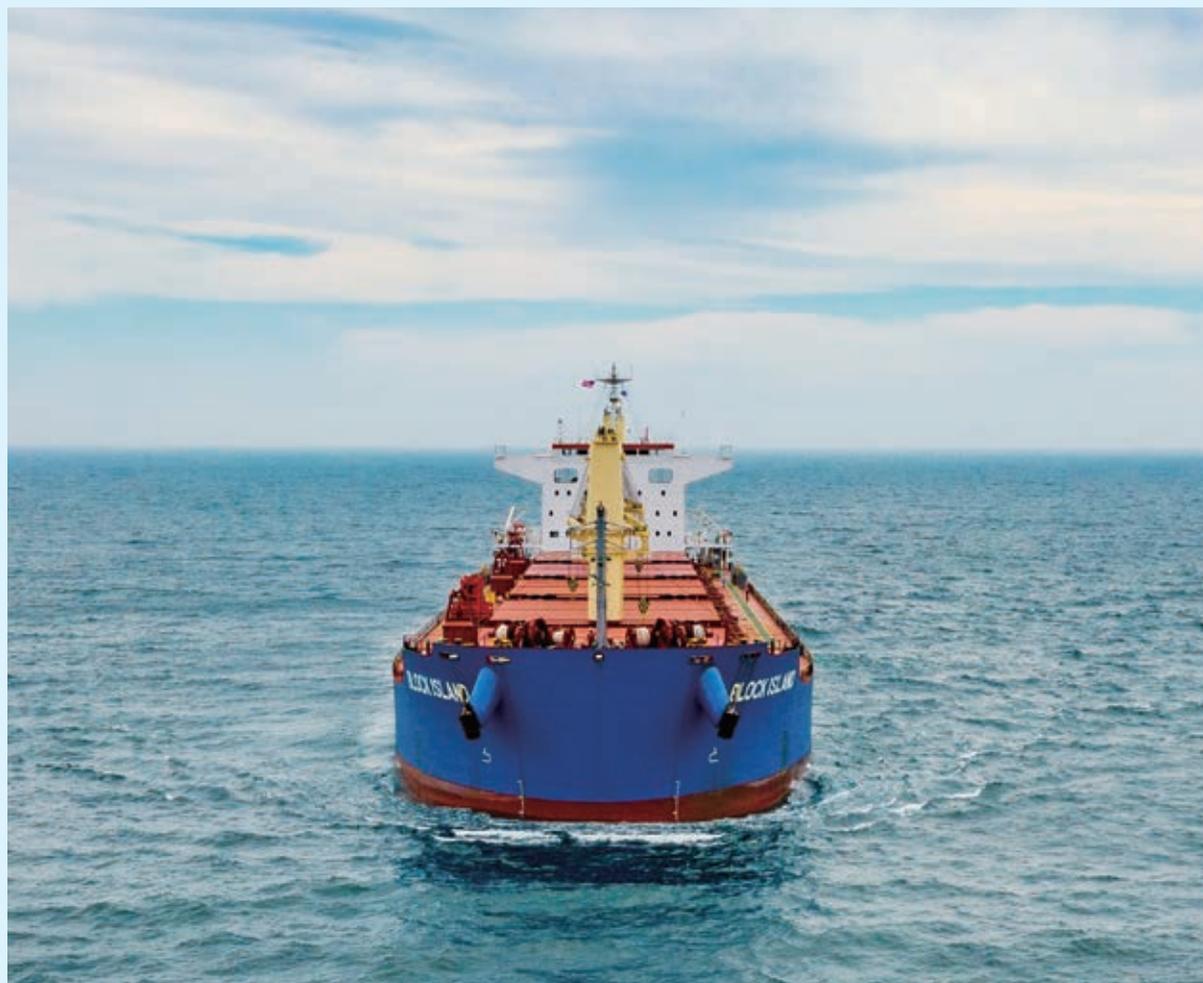
日數	小靈便型		超靈便型	
	2020年	2021年	2020年	2021年
核心業務收租日數	34,120	32,080	14,120	15,480
— 自有貨船收租日數	28,830	27,580	12,450	14,040
— 長期租賃貨船收租日數	5,290	4,500	1,670	1,440
短期核心日數 ⁽¹⁾	6,070	8,710	12,520	19,110
營運活動日數	7,310	4,910	8,190	13,330
自有貨船停租日數	820	770	280	130
總貨船日數	48,320	46,470	35,110	48,050

⁽¹⁾ 短期租賃貨船用作支援我們的核心業務

未來長期租賃貨船開支

下表顯示我們長期租賃的小靈便型和超靈便型乾散貨船在剩餘租期內按年份分列的日均租賃開支：

年度	小靈便型		超靈便型	
	貨船日數	平均開支 (美元)	貨船日數	平均開支 (美元)
2022年	4,240	10,190	1,170	13,250
2023年	2,560	10,850	270	10,290
2024年	2,400	11,390	—	—
2025年	1,100	12,230	—	—
2026年	370	12,730	—	—
總計	10,670		1,440	



現金及借貸

經營業務的現金流入

813.1 百萬美元

已承諾可動用流動資金

668.4 百萬美元

借貸淨額相對自有貨船
賬面淨值比率

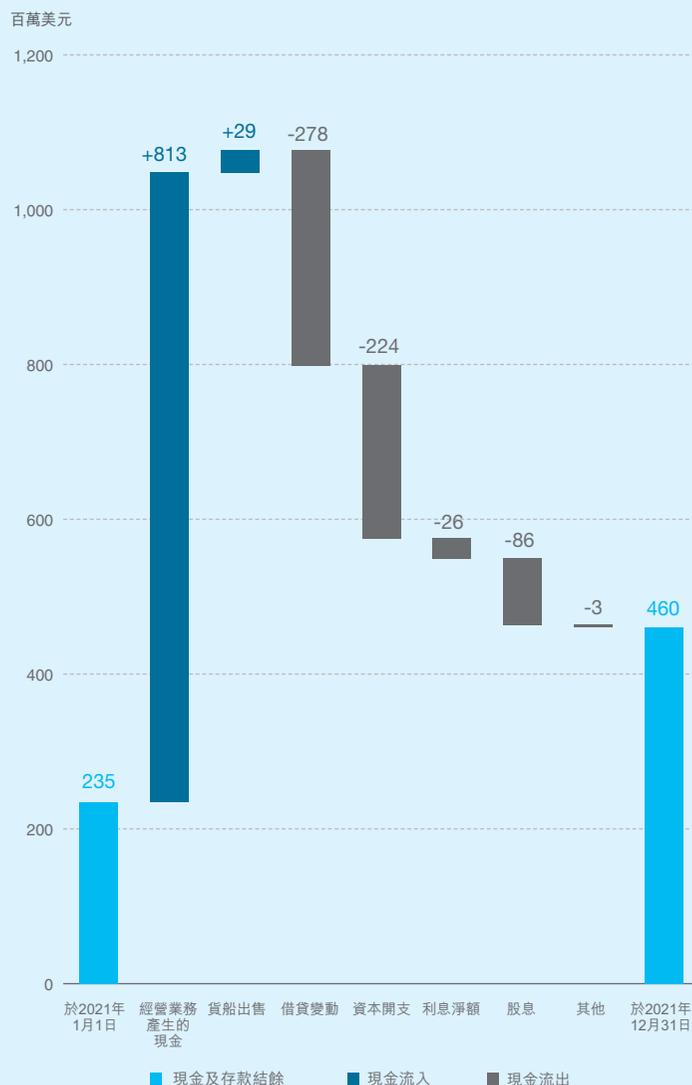
7%

平均利率 (損益表)

3.6%

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

現金流



2021年主要發展

- 於2021年4月本集團新簽訂以兩艘未被抵押的貨船作抵押的6年期45,000,000美元的雙邊定期貸款並隨即已於11月償還
- 於2021年9月本集團透過解除14艘船齡較大貨船的抵押而將現有的325,000,000美元的已抵押銀團循環信貸融資的期限從2025年延長至2027年
- 本集團就已承諾借貸中淨提用45,000,000美元及淨償還323,300,000美元，年內用於借貸的淨現金流出為278,300,000美元
- 年內，本集團支付224,500,000美元資本開支，包括：
 - (a) 187,600,000美元作為於2021年交付的六艘超大靈便型乾散貨船及五艘小靈便型乾散貨船以及於2022年1月交付的一艘超大靈便型乾散貨船的代價；及
 - (b) 36,900,000美元作為入塢及壓倉水處理系統的安裝開支
- 於2021年12月31日，未用作抵押的貨船共32艘

流動資金及借貸 ^A

百萬美元	2021年 12月31日	2020年 12月31日	變動
現金及存款總額 (a)	459.7	234.8	+96%
可動用而未提用的 已承諾借貸融資額	208.7	127.7	+63%
已承諾可動用流動資金總額	668.4	362.5	+84%
借貸的流動部分	(66.8)	(88.7)	
借貸的非流動部分	(521.3)	(775.2)	
借貸總額 (b)	(588.1)	(863.9)	+32%
借貸淨額 (b)-(a)	(128.4)	(629.1)	+80%
借貸淨額相對股東 權益比率	7%	59%	
借貸淨額相對自有貨船 賬面淨值比率 KPI	7%	37%	
利息收入 KPI	0.3%	1.0%	

第104頁財務報表附註18現金及存款
(包括如何投資我們的現金)

借貸及未提用的已承諾借貸融資額

借貸及未提用的已承諾借貸融資額 – 631,600,000美元 (2020年12月31日：828,700,000美元)

已抵押借貸整體減少主要由於還款和借貸按期攤銷，惟部分影響被新簽訂的一項雙邊定期貸款所抵銷。

利息開支下降至20,600,000美元(2020年：27,000,000美元)，主要由於年內的平均借貸下跌至614,800,000美元(2020年：815,800,000美元)。

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2021年12月31日：

- 本集團的已抵押借貸乃以89艘賬面淨值總額為1,476,100,000美元的乾散貨船以及轉讓該等貨船的相關收入及保險作抵押
- 本集團已遵從其所有借貸相對資產值的規定

↔ 第92頁 財務報表附註8
財務開支

可換股債券負債部分 – 165,200,000美元 (2020年12月31日：162,900,000美元)

於2021年12月31日，本集團於2025年12月到期年票息為3.0%的可換股債券的本金為175,000,000美元，目前的轉換價為每股2.24港元。所得款項淨額用途的詳情載於本年報的董事會報告。

↔ 第70頁 董事會報告
可換股債券 –
所得款項淨額用途

借貸及未提用的已承諾借貸融資額的遞減明細表



■ 已抵押借貸及未提用的已承諾借貸融資額 (631,600,000美元)
■ 可換股債券 (面值175,000,000美元，賬面值165,200,000美元，債券持有人認沽權行使日為2023年12月)

我們透過集團的資產負債表取得融資，以優化本集團的現金資源供應。本集團於2021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796,800,000美元(2020年12月31日：991,600,000美元)，主要以美元為單位。

財務開支

百萬美元	平均利率		於2021年 12月31日 之結餘	財務開支		變動
	損益表	現金		2021年	2020年	
借貸 (包括已變現的利率掉期合約)	3.3%	3.3%	422.9	20.6	27.0	+24%
可換股債券 (附註)	4.7%	3.0%	165.2	7.5	7.4	-1%
	3.6%	KPI 3.2%	588.1	28.1	34.4	+18%
其他財務費用				1.5	1.8	
財務開支總計				29.6	36.2	+18%
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 30.1倍	5.1倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為7,500,000美元，而實際現金開支則為5,300,000美元。

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

本集團致力於其借貸的浮動及固定利率之間取得平衡。於2021年12月31日，本集團的借貸中有81% (2020年12月31日：65%) 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2022年及2023年12月31日均約有62%的現有借貸將按固定利率計算利息。

年內大事回顧

1月

- 簽署《關於海員福祉和船員換班的海王星宣言》(Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change)



The Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change

第41頁 安全與工作場所

2月

- 獲交付貨船「Noble Island」——一艘由NACKS船廠於2015年建造，載重61,100噸的超大靈便型乾散貨船

3月

- 獲交付貨船「Nootka Island」——一艘由NACKS船廠於2015年建造，載重61,600噸的超大靈便型乾散貨船

4月

- 獲交付貨船「Nightingale Island」——一艘由NACKS船廠於2015年建造，載重61,600噸的超大靈便型乾散貨船
- 獲交付貨船「Ipswich Bay」——一艘由今治造船於2014年建造，載重38,190噸的小靈便型乾散貨船

5月

- 在菲律賓伊洛伊洛市開設新的船務辦事處，使全球辦事處網絡擴展至13間
- 獲交付貨船「North Island」——一艘由NACKS船廠於2015年建造，載重61,100噸的超大靈便型乾散貨船
- 獲交付貨船「Ultra Wollongong」——一艘由大島造船於2011年建造，載重61,700噸的超大靈便型乾散貨船
- 開始在我們的船隊上提供新型冠狀病毒疫苗接種
- 在加拿大運輸部的檢查中，船齡達16年的貨船「Port Alfred」達成零缺陷目標，其衛生及安全狀況亦獲得正面評價
- 簽署《關於制止幾內亞灣海盜宣言》(Gulf of Guinea Declaration on the Suppression of Piracy)
- 捐助國際海員援助基金(Seafarers International Relief Fund)

6月

- 太平洋航運贊助香港海事博物館的開放日，以慶祝世界海員日
- 獲溫哥華港口局推行的EcoAction Program環境保護計劃頒發2020年Blue Circle Award，該計劃表揚參與自願減碳及實施其他環保措施的公司

- 加入由海員協會(Sailor's Society)籌辦的海上健康意識運動和指導計劃



- 協助太平洋航運的全體女性船員成為WISTA會員



7月

- 我們的行政總裁Mats Berglund退休離開太平洋航運
- 獲交付貨船「Gullholmen Island」——一艘由今治造船於2011年建造，載重38,300噸的小靈便型乾散貨船，其以Mats在瑞典的家鄉小島命名
- Martin Fruergaard加入太平洋航運，接掌行政總裁及執行董事職位

8月

- 太平洋航運香港辦事處簽署《節能約章》及《4T約章》
- 太平洋航運簽署《航運脫碳行動呼籲》(Call to Action for Shipping Decarbonisation)

9月

- 延長現有的325,000,000美元有抵押銀團循環信用貸款的還款期至2027年
- 獲得由洛杉磯港口局發出的《船舶減速計劃》(Vessel Speed Reduction Program, VSPR)證書，以表揚我們的貨船為減低在聖佩德羅灣的排放量所作的努力
- 榮獲香港投資者關係協會第七屆香港投資者關係大獎的卓越獎
- 獲交付貨船「Irvine Bay」——一艘由今治造船於2014年建造，載重37,900噸的小靈便型乾散貨船
- 獲交付貨船「Neptune Island」——一艘由內海船廠造船於2012年建造，載重38,200噸的小靈便型乾散貨船

10月

- 榮獲香港ESG報告大獎(HERA)多個獎項：
 - 最佳ESG報告獎（中市值）大獎
 - 卓越環境成效獎大獎
- 獲交付貨船「Iona Island」——一艘由今治造船於2013年建造，載重38,200噸的小靈便型乾散貨船

11月

- 推出《太平洋航運碳中和航程計劃》
- 獲香港海事處頒發4個獎項：
 - 太平洋航運於14年內第13次獲頒「港口國監督檢查傑出表現獎」
 - 貨船「Gharapuri Island」的船長及船員因於2020年7月在距離摩洛哥不遠的海域拯救一名沉船事故生還者而獲頒英勇表現獎
 - 兩名太平洋航運的船員獲頒「海員戰疫」獎，以表揚他們在新型冠狀病毒疫情下的突出表現及貢獻
- 獲交付貨船「Fortune Island」——一艘由今治造船於2010年建造，載重61,500噸的超大靈便型乾散貨船

12月

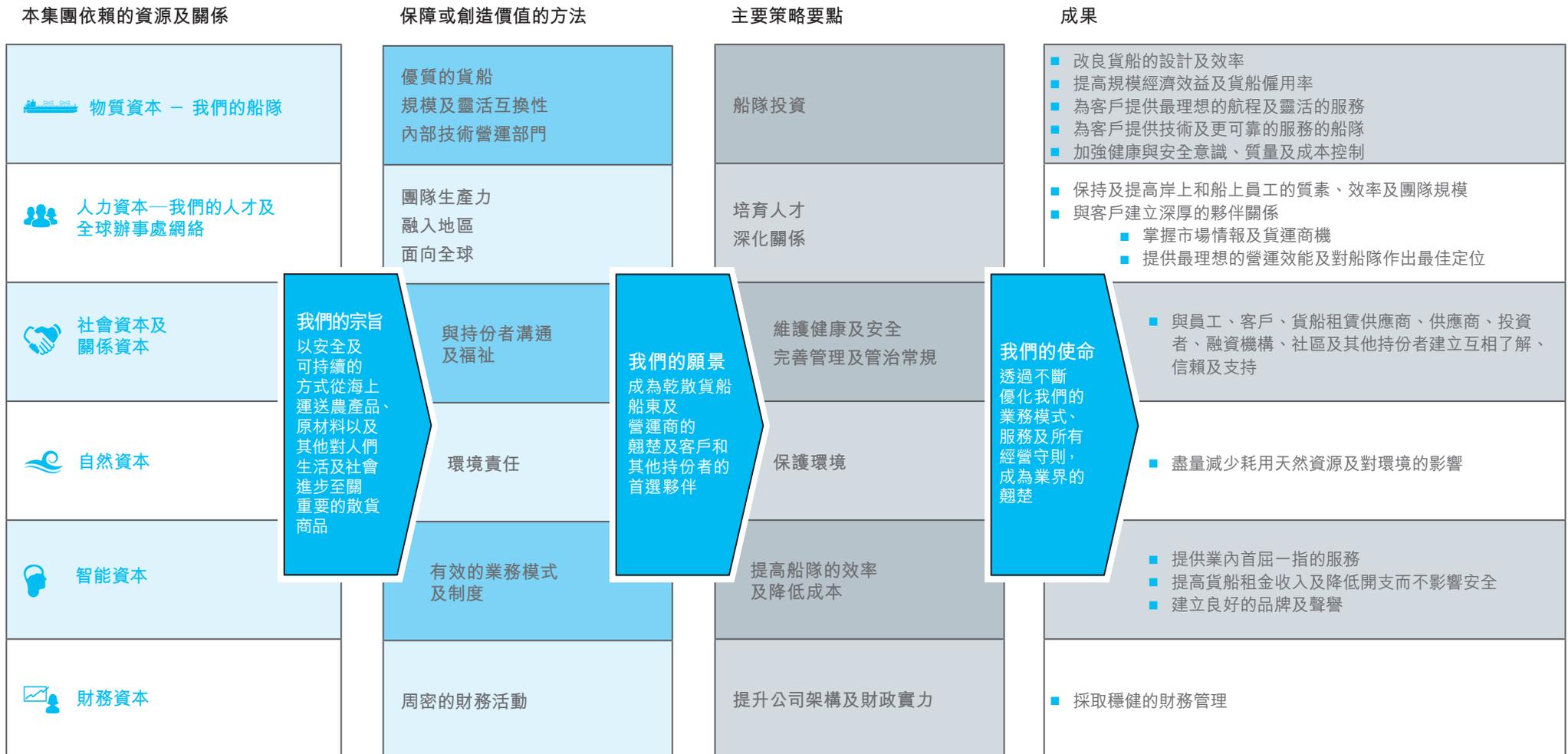
- 張日奇先生獲委任為非執行董事，自2022年1月3日起生效
- 榮獲香港會計師公會2021最佳企業管治及ESG大獎非恒指成分股公司（中市值）組別的2021年最佳可持續發展公司／機構獎——評判嘉許
- 榮獲《IR Magazine》2021年大中華地區的「最佳投資者關係獎——行業大獎：工業」
- 贊助The Mission to Seafarers家庭支援網絡
- 成為The Captain's Table全球航運創新創業大賽2021年的黃金級贊助商



資源應用

我們非常重視建立資源及關係，並透過善用資源及關係促進達成願景及為客戶和股東帶來裨益

本概要的詳細版本另載於我們的網站
www.pacificbasin.com
 關於我們 > 資源應用



履行我們的策略

主要策略要點	策略進度及成果	2022年目標
船隊投資	<p>過去數年，我們繼續執行擴充超靈便型乾散貨船船隊及更新小靈便型乾散貨船船隊的策略，2021年的業績證明我們成功執行這策略。我們的船隊於年內增添了11艘現代化二手貨船，包括六艘超大靈便型乾散貨船及五艘大型小靈便型乾散貨船，我們亦出售了五艘最小型及船齡最高的小靈便型乾散貨船。近數個月來，隨著資產價格接近歷史高位，我們減慢購船步伐，但長遠而言我們仍然致力進一步壯大及更新我們的船隊。</p> <p>我們目前擁有121艘優質小靈便型及超靈便型乾散貨船，它們都非常貼合客戶及業務需要，並為我們帶來非常豐厚的回報。連同租賃而來的貨船，我們目前約有250艘貨船在營運。</p>	<p>我們相信，我們於業務所在市場將持續強勁，而我們在船隊營運上將一如既往地以安全及效率為優先。我們的策略是透過購置更大型的現代化優質二手貨船來更新及擴充我們的自有船隊。我們尤其著重購置更多超靈便型乾散貨船，以及具有較大承載能力、較長壽命及較新的小靈便型乾散貨船來取代我們現有的小靈便型乾散貨船。我們將體積較小及船齡較高的小靈便型乾散貨船出售，以令其價值獲得變現及使我們的船隊獲得進一步優化，從而更容易地滿足日益嚴格的環境規例。</p>
培育人才	<p>新型冠狀病毒疫情所帶來的全球船員換班危機於2021年主導了我們的人力資源議程。我們盡一切努力讓滯留在船上的船員在合同期完結後上岸和回國，而在這段對船員來說極其緊張的時間，我們亦加倍關注他們的健康、安全和福祉。我們透過提供全面支援(包括心理健康支援)，讓礙於政府的封鎖措施而滯留在船上的船員會感到被重視、激勵和保持身心健康。儘管船員承受著這些額外的壓力，但我們2021年的安全績效指標有所改善，留職數字也有所提高(包括船上和岸上)，反映了我們為員工作出的投資的效益，員工的歸屬感和滿意度。</p>	<p>我們將繼續盡一切努力，讓因為受不同國家的防疫措施限制而無法上岸的船員回家，並向他們提供一切必要的支援。同時，我們將維持我們所定的永久目標，即在安全意識、僱員留職率、生產力、工作滿足感及福祉方面持續改善，並實現我們成為乾散貨船船東／營運商的翹楚，以及成為員工和所有持份者的首選夥伴的願景。</p>
深化關係	<p>於2021年，我們為超過550名客戶運載7千9百萬噸(2020年：7千萬噸)貨物，合共僱用了我們94,520貨船日數(2020年：83,430貨船日數)。儘管面對新型冠狀病毒疫情相關的出入境限制，但我們憑藉廣泛使用視像和其他數碼通訊技術，並透過我們13個地區辦事處組成的環球網絡及廣泛的客戶聯繫計劃，繼續於本地層面與多名客戶聯繫。</p>	<p>我們透過定期的客戶聯繫、地區性緊密夥伴合作(必要時使用視像通訊技術)，以及與客戶攜手合作遵守日益嚴格的碳排放密度規則及便利客戶與我們之間的合作，並依託我們在乾散貨船行業中有著無可比擬優勢的全球團隊及辦事處網絡，以尋求進一步提升客戶體驗，從而換取更多貨運合約。</p>
維護健康及安全	<p>儘管面對疫情所帶來的全球船員換班危機的壓力，但我們因工傷事故的損失工時頻率(FLTIF)降至0.25，乃在工傷方面有史以來最低的關鍵績效指標，而外部的港口國監督檢查缺陷率為0.60。這些數據表現均領先業界，反映我們特別重視員工培訓及福祉的理念。</p>	<p>我們將透過持續投資於培訓、員工福祉、系統、程序和科技，努力大幅消除工傷及航行事故，並促進健康和互助的船上及岸上工作環境。</p>

主要策略要點	策略進度及成果	2022年目標
<p>完善管理及管治常規</p>	<p>我們的風險管理團隊於2021年繼續提高員工對新興風險及管控的認知。工作包括完善交易夥伴的盡職調查政策(包括制定新的操守守則)、為岸上員工及船員提供反賄賂培訓及改良適用於全公司的業務連續性計劃(「BCP」),以更有效地為嚴重的業務及系統中斷作好準備。</p> <p>我們在香港會計師公會2021最佳企業管治及ESG大獎中獲得最佳可持續發展公司的評判嘉許。我們繼續採納香港聯合交易所有限公司發布的最新《環境、社會及管治報告指引》以及其他國際報告準則及指引,例如聯合國全球契約組織、國際綜合報告理事會的國際框架、全球報告倡議組織(「GRI」)準則及氣候相關財務信息披露(「TCFD」)工作小組建議書。</p>	<p>我們將重新評估我們對不斷變化的航運市場所產生的新興風險的認知並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量因素的方案。我們繼續努力保持最高水平的董事會管治、業務透明度及持份者信心。</p>
<p>保護環境</p>	<p>於2021年,我們展開準備工作以符合國際海事組織於2023年生效的規則,並承諾於2050年之前實現淨零排放,目標是於2050年之前將我們的太平洋航運船隊演化為只由零碳排放貨船組成。在有零碳排放貨船供應給我們的業務並具備商業可行性,以及適合的全球能源基礎設施到位之前,我們將不會訂購新建造貨船。</p>	<p>我們將透過持續投資於培訓、系統、程序、科技和合作關係,努力大幅減少我們船隊的溫室氣體及其他大氣排放以及對環境的影響。我們將於零碳排放貨船具備行業可行性後,與夥伴合作設計及訂購零碳排放貨船。</p>
<p>提高船隊的效率及降低成本</p>	<p>於2021年,在不影響維修保養或安全的情況下,我們主要透過規模效益及其他提高效率的方法,將日均貨船營運開支維持於具競爭水平的4,590美元。我們的一般及行政管理開支總額按年上升,主要是由於年內員工成本增加。</p>	<p>在貨運市場預期持續波動的狀態下,我們尤其將繼續審慎控制成本,並利用我們作為安全合作夥伴的聲譽及規模減低開支。憑藉我們的數碼化實力,我們將探索更有效率的營運、航程和貨船管理及適切配對我們的大型船隊與貨物系統,以提高貨船的僱用率、供應及準時性。</p>
<p>提升公司架構及財政實力</p>	<p>我們大幅降低本來已屬保守的負債比率,並繼續透過業務、債務、可換股債券及權益產生而獲得的資本。由於我們能夠以業內最具競爭力的成本從多元化的外部資金來源獲得重要的外部資金,因此給予客戶及股東信心,藉以建立強健的公司架構,讓太平洋航運成為持份者的首選合作夥伴。於2021年,我們延長及重續了多項循環信用貸款及承諾借貸,並作出了323,000,000美元的淨還款,進一步改善我們的資產負債表及流動資金狀況。</p> <p>於年末,我們的資產負債比率為7%(借貸淨額相對自有船隊賬面淨值比率),並全面符合我們現有的銀行契約的要求。</p>	<p>我們將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。</p> <p>我們將繼續善用我們的業務模式和策略,把握船運週期為股東提供具吸引力的長線回報。</p> <p>我們將繼續按股息政策派付股息。</p>

可持續發展摘要

太平洋航運對可持續發展的積極態度植根於我們的企業文化當中，並在政策和制度的規管下，融入我們的日常業務行為和營運實踐中。我們深信採取許多負責任的行動——以實現我們對可持續發展的承諾——使我們擁有更強大的競爭力，並提升我們的財務表現、聲譽以及旗下業務的長遠發展和未來價值

我們的可持續發展策略及關注範圍

我們的可持續發展措施及報告依循整體策略目標及責任，這些目標及責任是我們的文化、策略及長遠願景的核心，並於企業內外帶來改變：

環境管理



減低我們船隊的燃料及其他能源消耗，並減低對由此產生的排放、資源使用及氣候變化的影響。

社區參與



與我們的客戶、供應商及社區內其他持份者保持互惠互利的夥伴關係，並時刻展現負責任的營商操守。

安全、工作場所與營運方式



通過提供合理薪酬、關注員工健康和 safety 及發展和培訓、提供平等機會及提供舒適和充實的工作場所來回報員工的技能、經驗、操守及忠誠以及加強員工的歸屬感。

企業管治



不斷革新管理和管治實踐，以實現最優秀的風險管理、增加透明度及提升持份者信心。

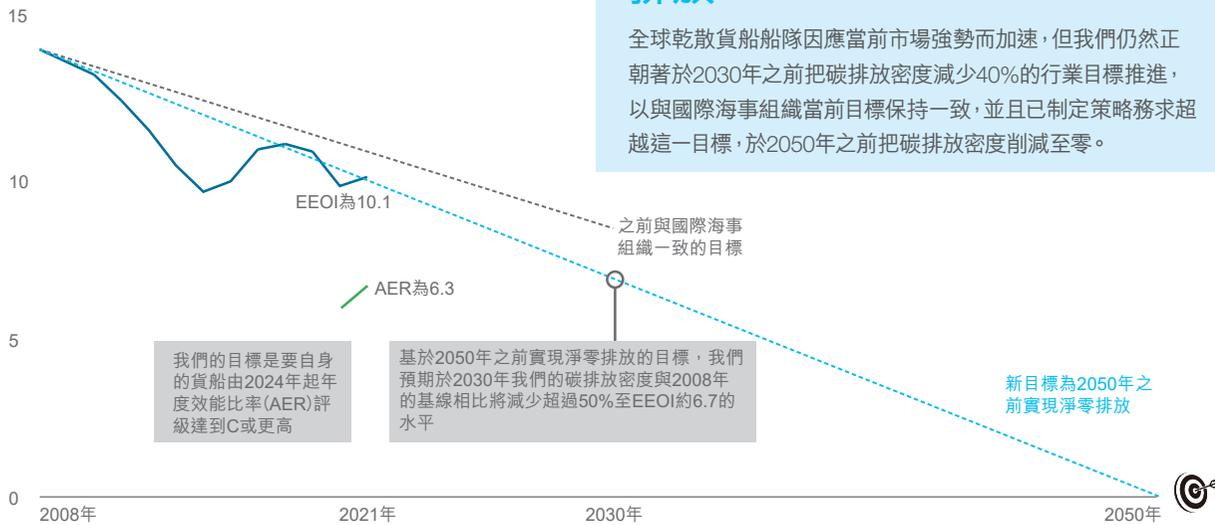
請參閱我們的2021年可持續發展報告
www.pacificbasin.com/sr2021

環境管理

我們自有船隊的碳排放密度長遠持續下降

KPI

碳排放密度 (EEOI 指標)
每噸海里的二氧化碳排放量



國際海事組織通過全球能效規例

國際海事組織於2021年6月為推動各項技術和營運措施而通過了全球規例，以確保現有貨船的碳效能自2023年1月開始能夠在這本10年期內每年增加。多年來，我們一直採取提高燃油效率的措施及做法，並將進一步改善這些措施，以確保我們以常規燃料為動力的現有貨船能夠遵守規例並在可見未來繼續營運。

同時，我們正與多方合作及進行準備工作，務求過渡至全新的零碳排放貨船及燃料，以實現全面脫碳的長遠目標。

我們是《航運業脫碳行動呼籲》的簽署機構

我們是

Getting to Zero
Coalition

的活躍成員

安全與工作場所

我們於2021年採用了更多自下而上的方法來增進我們的安全文化，並藉此進一步改善安全表現，包括在工傷方面錄得歷來最低的關鍵績效指標

損失工時工傷事故頻率

0.25 ↓ 58%

每百萬工時工傷宗數

KPI

可記錄事故頻率

0.55 ↓ 50%

每百萬工時工傷宗數

外部的檢查缺陷率

0.60 ↓ 13%

每次港口國監督檢查缺陷數

《Gulf of Guinea Declaration》聲明

我們簽署了《幾內亞灣聲明》，以支持各種為解決幾內亞灣日益上升的海盜襲擊事件而採取的舉措。



太平洋航運簽署了《關於海員福祉和船員換班的海王星宣言》聲明

我們已敦促各國政府及有關當局提供解決方案，以協助船員安全回家，並於2021年1月簽署了《關於海員福祉和船員換班的海王星宣言》聲明，為促進船員換班及保持全球供應鏈運作確立行動計劃。



社區參與

贊助The Captain's Table 2021

我們是The Captain's Table創新創業大賽的黃金級贊助商。於2021年，The Captain's Table展示了四個減碳方案，從硬件到排放監測以及行動計劃等。我們從其他眾多創新減碳方案中選出並評估這四個項目，並為自己探討合適的減碳計劃。



支持The Mission to Seafarers的家庭支援網絡

我們支持家庭支援網絡，並藉著這項行業舉措為生活在脆弱社區並面臨社會及經濟不安的5,000多名菲律賓船員及其家人提供支持。

海洋意識健康運動

我們加入了海員協會的**海洋意識健康運動**，這是一項橫跨全行業的倡議，旨在積極支持、表揚及提高船員、其家人及岸上工作人員的福祉。該活動將持續27周，並將通過電子郵件通信、視像及播客(podcast)等虛擬方式進行。



為太平洋航運的女性船員爭取成為WISTA會員

我們鼓勵並協助我們的女性船員加入婦女國際航運和貿易協會(Women's International Shipping & Trading Association, WISTA International)。WISTA International是一個連接所有海運業板塊的專業女性全球組織，並為促進航運業多元和包容的領導者。

企業管治

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

我們的風險管理委員會（「風險管理委員會」）及可持續發展管理委員會（「可持續發展管理委員會」）向董事會層面的審核委員會匯報，以確保強而有力的可持續發展管治及董事會參與。

88% 環境、社會及管治評分
(由路孚特提供)

顯示我們的企業管治表現優異及擁有高透明度。

根據路孚特(Refinitiv)、明晟(MSCI)、標普全球、Sustainalytics及彭博的環境、社會及管治評級數據，我們的管治水平及整體環境、社會及管治評級經常傲視同儕。

A+ 可持續發展評級
(由香港品質保證局提供)

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

0 宗涉貪行為案件
或舉報個案

我們是**海事反腐敗網絡 (Maritime Anti-Corruption Network)** 的活躍成員



獎項



本公司於2021年獲得多個獎項和表彰，以表揚其在安全及港口國監督檢查、企業管治、環境積極影響及整體可持續發展等領域的卓越表現。

2021年
香港海事處
獎項

2020年港口國
監督檢查傑出
表現獎

香港投資者
關係大獎
卓越獎

2021年
香港 ESG 報告
大獎

最佳 ESG 報告獎
(中市值) 大獎

卓越環境成效獎
大獎

《IR Magazine》
2021年大中華
地區

最佳投資者關係獎
—行業大獎：工業

香港會計師公會
2021最佳企業管
治及 ESG 大獎

最佳可持續發展
公司/ 機構獎
(中市值)
組別—評判嘉許

其他獎項及會員身份

- Blue Circle Award—溫哥華港口局
- 《船舶減速計劃證書》—洛杉磯港口局
- 《企業責任證書》—美國國家海洋暨大氣總署
- 《節能約章》及《4T約章》的簽署機構—香港特別行政區環境保護署

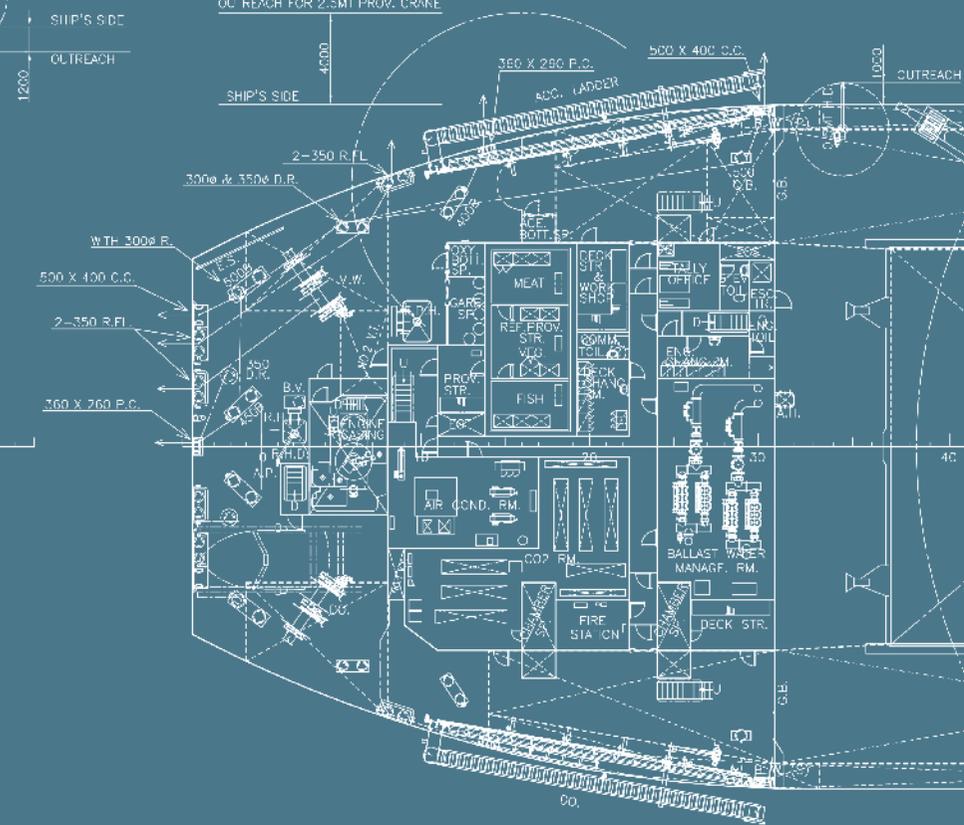
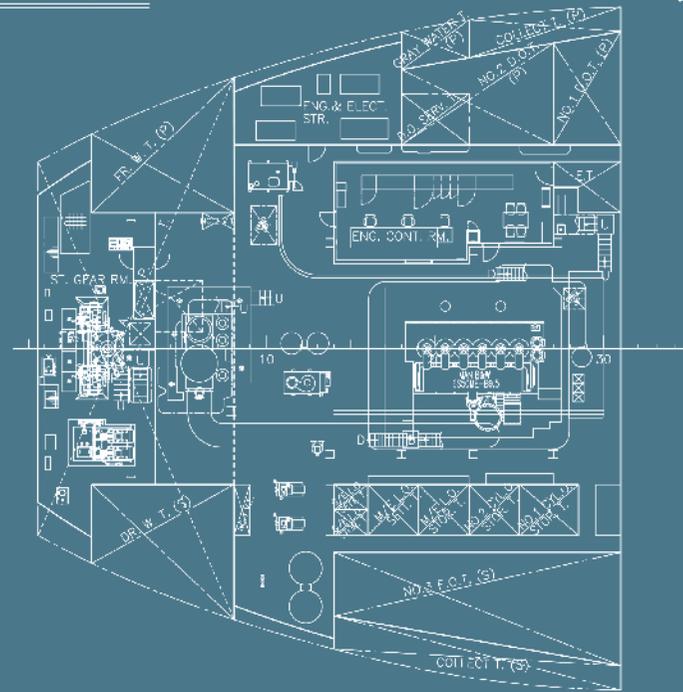
持份者參與

透過積極參與促進高透明度

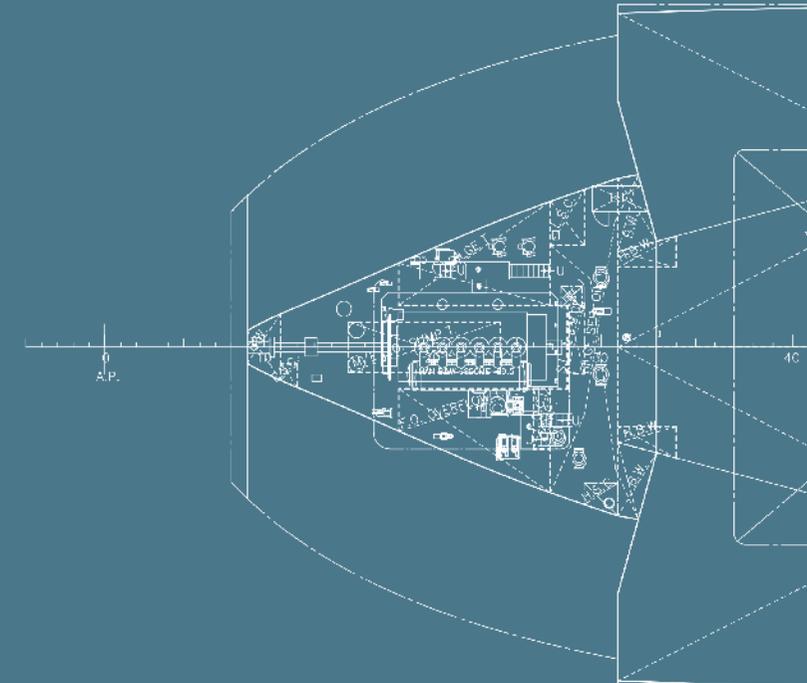
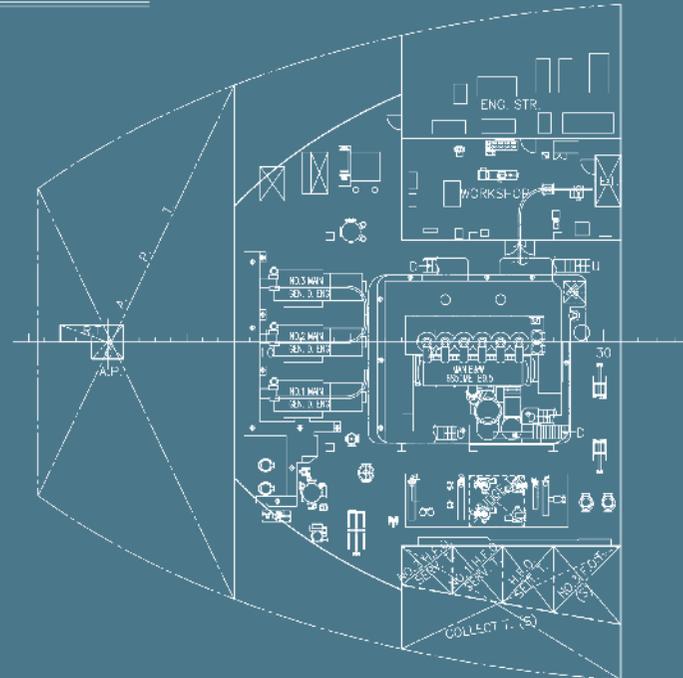
太平洋航運樂意聆聽，並不時主動與持份者進行雙向對話。我們相信，積極的持份者參與可以促進高透明度，從而為我們的品牌建立知名度，並最終提升客戶及股東價值。

持份者群組	參與原因	參與方式	2021年成果及行動
 客戶	我們努力成為業內客戶的首選合作夥伴。我們熱心服務客戶，竭盡所能，一切以客為先。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 解答日常租賃查詢及處理客戶疑難 ■ 籌辦客戶活動 ■ 聆聽服務反饋 ■ 聯絡調查客戶意見 ■ 網站及出版刊物 	我們不斷尋求改善我們的服務品質，為客戶提供可持續及高增值的服務。於2021年，我們聯絡的乾散貨客戶佔我們貨運量超過60%，獲得的反饋意見乃有助我們尋找方法提高客戶體驗。
 供應商	我們致力在社會及環境方面以負責任的方式管理我們的供應鏈。我們向符合我們可持續發展要求的認可供應商採購材料。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 供應商評估 ■ 採購活動 ■ 網站及出版刊物 	我們定期評估供應商的表現，並在評估過程中納入環境、社會及管治的因素。於2021年，我們制定了新的合作夥伴指引表，當中涵蓋我們最新的操守守則，包括在環境、社會及管治方面的期望及要求。
 僱員	我們致力成為員工及可能加入我們的業內人才心目中的理想僱主。我們秉持關愛精神，竭力為所有船員及岸上工作人員提供完整、具滿足感及體面的就業及工作。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 培訓計劃 ■ 公司全員大會 ■ 讓員工隨訪隨談 ■ 給予表現反饋 ■ 內部網絡 	我們時刻把健康和安全放在首位。我們於船上及岸上都營造開放及包容的工作環境。我們公平獎勵員工，並為他們提供職業發展機會。員工獲得的福祉及成就感將轉化為生產力、忠誠度及信任。
 投資者及融資機構	我們致力於航運週期為股東創造長遠價值。投資者的積極參與將促進高透明度，從而為我們的品牌建立知名度並提升股東價值。我們與融資機構保持良好關係，以確保資金來源充足，從而為未來發展建立財務實力。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 年報、中期報告、季度報告 ■ 股東週年大會 ■ 投資者意見調查 ■ 貨船及港口參觀 ■ 投資者會議 ■ 投資者、分析師、銀行家活動 	我們定期與股東及融資機構就本公司的發展及策略進行交流。我們適時、透明地提供有關公司表現、策略及前景的資訊，讓股東及融資機構能夠作出更明智的投資及融資決定。
 社區	我們明白我們作為負責任企業公民的責任，並努力為我們營運所在的港口、船員及其他社區創造積極的社會影響力。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 針對船員的公益慈善 ■ 尊重外地文化 ■ 維持良好關係 	我們持續贊助及積極參與公益事業，其中大部分與船員事業及其他幫助員工為主的活動有關。透過做好這些活動，我們的聲譽及僱主形象亦得到提升。
 航運業界	我們為航運業界作出貢獻，並在國際層面上與立法者及其他各方對話，討論業界面對的問題及未來立法方向。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 參與航運業組織會議 ■ 締結夥伴及聯盟關係 ■ 參與正式及非正式會議 ■ 網站及出版刊物 	我們積極參與並就我們業務的不同範疇與業界組織、協會、委員會、會議及船員聯絡，從而加強了業界關係網絡、行業知識及應對行業挑戰的準備工作。
 監管機構	我們積極與本地及國際監管機構聯絡，以確保全面遵守所有適用法例及法規。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 參與公眾論壇 ■ 參與正式會議 ■ 審核工作 	我們繼續遵守所有適用法例及法規。於2021年，我們並無任何違規情況。

2ND DECK



3RD DECK



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2021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，董事會有十一名董事（其中兩名為女士）包括主席、兩名執行董事、七名獨立非執行董事及一名非執行董事（於2022年1月獲委任）。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。每名董事會成員的履歷詳情載於本年報「董事」一節內。

所有董事已向本公司披露其於香港或海外上市公司或組織所擔任的職位數目及性質以及其他重大承擔，並已披露該等上市公司或組織的名稱。於截至2021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，並合資格接受重選。

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26名成員，彼等擁有多元化的技能。目前的董事會有11名成員，擁有船運、商業、商品、會計、企業融資、金融服務、稅務、法例及海洋技術方面的專業知識，並共同負責統管及監督本集團的事務。

■ 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，並評估所需職位範疇及職責，以物色合資格成為董事會成員的人選。

甄選董事的標準包括但不限於候選人的學歷、資格、技能、知識及經驗以能夠有利於本公司的業務及發展；以及文化及學歷背景、種族、性別及年齡等各方面的多元

化因素。提名委員會同時會考慮候選人是否有能力對董事會表現作出正面的貢獻。並於適當時，就甄選及物色候選人尋求外部招聘顧問的獨立意見。

 可持續發展報告 第58頁
多元化及平等機會

於2022年1月，作為董事會繼任計劃之一環，張日奇先生獲委任為非執行董事以及審核委員會、薪酬委員會及提名委員會之成員。張先生帶來法律、監管、商業、管治及合規領域的深厚專業背景。

■ 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本集團的策略及政策、以及確保及時向董事會發放適當資訊，讓他們積極參與本集團之發展。

■ 執行董事對本集團業務活動之承擔

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

■ 獨立非執行董事及非執行董事之角色

獨立非執行董事及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。獨立非執行董事及非執行董事對集團業務於市場短期波動及船運週期之長遠發展提供高瞻遠矚的觀點。

■ 評估獨立非執行董事之獨立性

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

在直至Berglund先生於2021年7月底退休前的期間，他與Tikka博士相互擔任對方公司董事職務，因為他們既是本公司的董事會成員，也同是Ardmore Shipping Corporation的非執行董事。但是，鑑於Tikka博士在兩家公司中均擔任非執行董事職務，同時她和Berglund先生各自持有兩家公司少於1%的已發行股份數量，因此董事會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。

莊偉林先生自2008年起至2021年4月在香港交易及結算所有有限公司（「香港交易所」）擔任獨立非執行董事一職達13年。為恰當地處理其為本公司獨立非執行董事可能引致之任何潛在利益衝突，他在香港交易所任職期間並無以任何方式參與本公司與聯交所或證券及期貨事務監察委員會有關本公司上市合規事宜之任何溝通。

張日奇先生目前不被認為是獨立人士，因為他作為合夥人的律師事務所一直是本公司的法律顧問，主要負責與香港企業法例和法規有關的事務。

■ 獨立非執行董事之任期

董事會在挑選獨立非執行董事時，會考慮他們的資歷及經驗以至其對本集團事務作出貢獻之能力，首要條件是他們均具備獨立思維，對管理層之取態作出理性而正面的質詢。儘管部分獨立非執行董事並無具備航運業背景，但多年來他們已熟悉有關業務及行業，可就所涉及的風險對管理層提出意見，同時提升董事會技能及觀點的多元化。由於本集團沒有控股股東，故獨立非執行董事之獨立性尤其重要。獨立非執行董事的持續性為董事會之決策程序提供穩定性，彌補執行管理層任何人員之流動。

雖然部分獨立非執行董事任期較長，但董事會認為這並沒有影響其獨立性，反而可帶來上述正面的優勢。然而，董事會認同繼任的重要性，用以平衡對本集團業務有深厚認識與新穎的見解及觀點的融合。在過去七年期間，我們合共委任四名獨立非執行董事。董事會已並將會持續適時物色新的獨立非執行董事加入董事會，以保持董事會獨立觀點的來源。

董事的持續專業發展

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

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

董事會評核

董事會已在董事會主席及審核委員會主席帶領下透過與每名董事面談的方式進行本年度的自我評核，就其年內的表現作出評價，目的是確保其功能可不斷改善，從而影響業務。董事的反饋於會議中進行分析及討論，評核結果表示董事會於年內有效地運作。

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

董事會及其成員之職責

董事會對本公司股東負責，其主要職責包括：

- 制訂本集團的長遠企業策略及宏觀政策
- 批核預算及業務方案
- 批核投資及資產收購或出售交易，尤其是根據上市規則規定須知會股東或需要取得股東批准之交易
- 領導企業管治及可持續發展
- 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以及可持續發展管理系統
- 編製本集團的賬目及財務報表
- 監察本集團的營運及財務表現
- 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

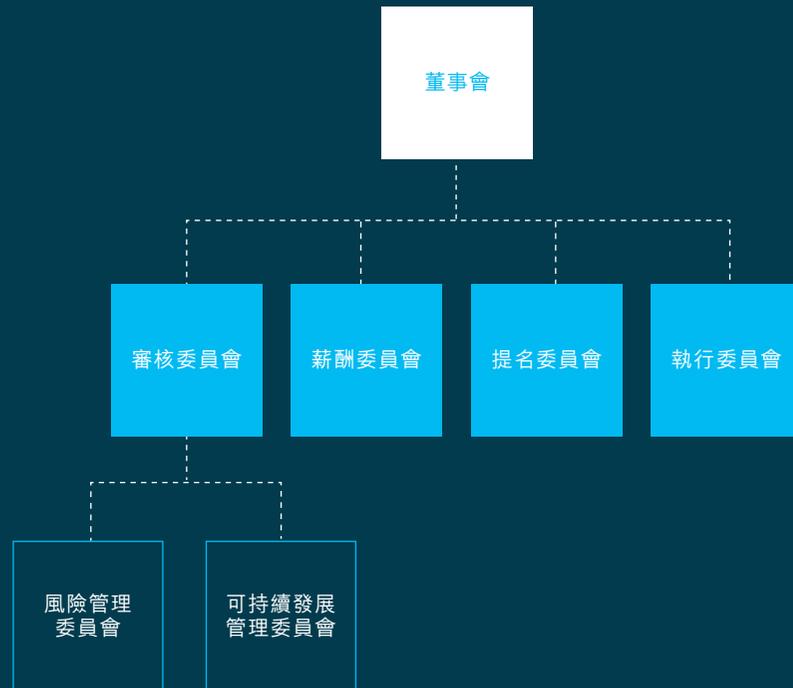
董事會已根據守則成立審核委員會、薪酬委員會及提名委員會。

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。

www.pacificbasin.com
可持續發展 >
董事會及董事委員會

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；
- (iii) 定期提出融資及資本架構的建議；及
- (iv) 透過定期舉行的董事會會議，評核管理策略重點。



2021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。本公司將於需要時召開額外會議以處理特別事務。董事會於年內曾舉行五次會

議。各董事就2021年度董事會會議、董事委員會會議及股東大會之出席次數載列於下表。董事會及董事委員會會議的出席紀錄持續良好，反映董事們對履行其董事職務高度盡責。

	股東週年大會	董事會	審核委員會 ¹	薪酬委員會	提名委員會
執行董事					
唐寶麟 (主席)	1	5/5			
Martin Fruergaard (行政總裁) (於2021年7月獲委任)		3/3			
Peter Schulz (首席財務總監)	1	5/5			
Mats H. Berglund (行政總裁) (於2021年7月退任)	1	3/3			
獨立非執行董事					
Patrick B. Paul	1	5/5	4/4	1/1	1/1
Robert C. Nicholson	0	5/5	4/4	1/1	1/1
Alasdair G. Morrison ²	1	4/5	4/4		
Irene Waage Basili	0	5/5		1/1	1/1
Stanley H. Ryan	0	5/5		1/1	1/1
Kirsi K. Tikka	0	5/5	4/4		
莊偉林	1	5/5	4/4		
2021年舉行會議的次數	1	5	4	1	1

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 Morrison先生因為在一次董事會會議上討論的交易中擁有利益而在該會議避席

審核委員會

成員名單

主席：莊偉林

成員：Patrick B. Paul、Robert C. Nicholson、Alasdair G. Morrison、Kirsi K. Tikka及張日奇（自2022年1月3日起）

主要職責

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

2021年已完成的工作

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

- 審閱及討論外聘核數師就2020年年度審核及2021年中期審閱所提交之審核委員會報告以及核數策略備忘錄；
- 審閱2020年年報、可持續發展報告及賬目，以及2021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2021年內部審核工作計劃及內部監控測試結果，以及風險管理和內部監控系統之效能；
- 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；
- 審閱可持續發展管理委員會的報告，包括本集團的主要環境、社會及管治表現及目標、新的環境、社會及管治項目、新的國際海事組織碳效能法規以及年度環境、社會及管治重要性評估；及
- 審視本集團海事相關及其他保險受保範圍的足夠性。

年內，審核委員會與外聘核數師在沒有管理層在場的情況下進行了一次會議。

薪酬委員會

成員名單

主席：Robert C. Nicholson

成員：Patrick B. Paul、Irene Waage Basili、Stanley H. Ryan及張日奇（自2022年1月3日起）

主要職責

1. 就本公司對董事的薪酬政策及架構、與表現掛鉤之薪酬的適當性，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。

2021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，其工作包括以下項目：

- 審批前行政總裁在2021年7月退休後向其支付的款項及發放的獎勵；
- 審批執行董事及若干高薪僱員的2021年終花紅、2022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、Irene Waage Basil、Stanley H. Ryan及張日奇（自2022年1月3日起）

主要職責

1. 每年審視董事會的架構、人數及組成（包括成員之技能、知識、經驗及多元性），並向董事會提出任何輔助本集團實行企業策略的調動建議。
2. 不時向董事會匯報董事會之成員組成是否符合聯交所之規則及指引。
3. 物色勝任人選加盟董事會，及就挑選董事候選人向董事會提供建議。
4. 評核本公司獨立非執行董事之獨立性。
5. 根據對董事職位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。

2021年已完成的工作

年內提名委員會舉行了一次會議，加上電郵溝通方式，其工作包括以下項目：

- 審視董事會的架構、人數及組成；
- 審視董事會的繼任計劃並更新獨立非執行董事續任計劃；
- 建議董事會委任張日奇先生為新的非執行董事；及
- 評核本公司獨立非執行董事的獨立性。

執行委員會

成員名單

主席：行政總裁

成員：董事會主席、首席財務總監及兩名高級行政人員

主要職責

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

2021年已完成的工作

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

- 公布發行新股份以履行向若干員工授出有限制股份獎勵；
- 將一項主要貸款融資延長兩年，並提前償還和終止另一項貸款融資；
- 收購五艘二手小靈便型乾散貨船和三艘二手超大靈便型乾散貨船，並租入兩艘大型小靈便型乾散貨船，為期三年，將於2023年下半年交付；
- 出售三艘較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船；
- 委任新行政總裁為本公司的授權代表和所有現有貸款融資的簽署人；及
- 於2021年8月作出有關本集團於2025年到期的可換股債券轉換價的調整及相關公布。

可持續發展管理

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

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

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

可持續發展管治

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

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

董事會委託審核委員會承擔更多具體責任，以檢討本集團的可持續發展舉措的成效以及討可持續發展管理委員會(「可持續發展管理委員會」)的工作。

可持續發展管理委員會的職能

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

日常執行

我們最近成立了專責的可持續發展團隊，以進一步加強我們在可持續商業常規和可持續發展資產投資方面的策略重點。在可持續發展團隊的支持下，可持續發展舉措和可持續發展業務實踐的日常執行工作由整個業務的管理人員負責，其中最主要的是船隊管理總監(由其高級管理人員提供支援，涵蓋技術營運、船隊人員和風險、安全與保安)、商業營運總監、行政總裁以及人力資源及行政總監。

可持續發展管理委員會

成員名單

主席：行政總裁

成員：首席財務總監、貨船租賃總監、營運總監、船隊總監、集團人力資源和行政總監、可持續發展總監、風險控制總監、風險控制經理

主要職責

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

2021年已完成的工作

於2021年，可持續發展管理委員會舉行了三次會議，並已向審核委員會匯報本集團的可持續發展計劃、表現及已完成的工作。其進行了之工作包括：

- 參照本公司的策略和行業相關性，審查和討論環境、社會及管治主題和風險的重要性評估；
- 審視環境、社會及管治的關鍵績效指標表現及相對已批准目標的進展，並向董事會報告；
- 訂定新的目標，包括到2050年實現淨零排放；
- 審視和評估航運業的節能及減碳法規及措施；
- 研究氣候相關風險及機會以及對本集團的潛在影響；
- 實行更佳的供應鏈環境、社會及管治管理舉措；及
- 修訂可持續發展管理委員會的職權範圍。

遵守環境、社會及管治指引

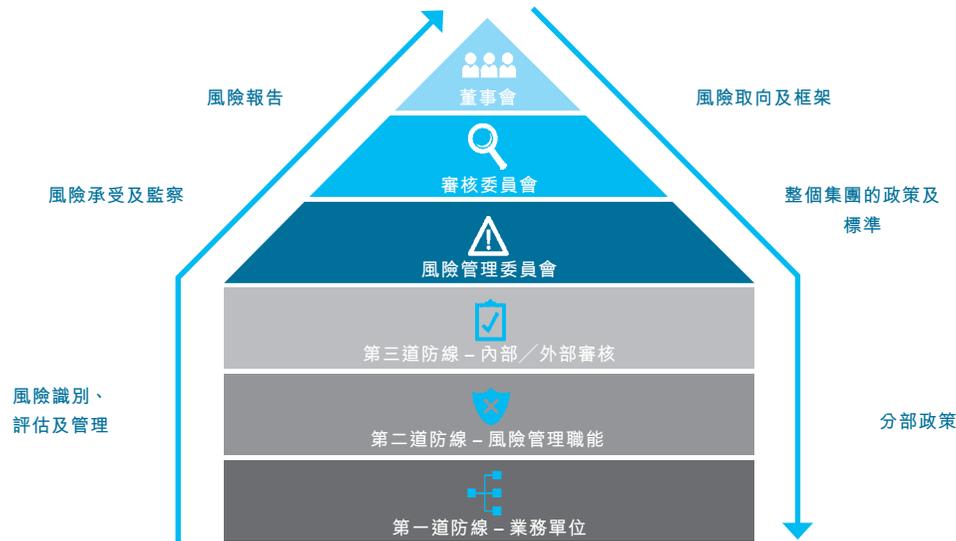
在編製可持續發展報告時，本集團已遵循聯交所上市規則附錄二十七所載的《環境、社會及管治報告指引》，並參考了其他國際可持續發展報告準則。我們密切注視可持續發展和可持續發展報告領域的發展和趨勢，以因應不斷變化的業務和監管要求，更好地滿足持份者的期望。

我們已訂定更進取的碳排放密度及淨零排放目標

於2020年，我們設定了環境關鍵績效指標目標，以盡早符合《環境、社會及管治指引》的新規定。於2021年，我們提高減碳目標，力爭在2050年實現淨零排放。我們亦對我們的貨船設定了由2024年起實現AER碳排放密度評級為C或更高的目標，以確保我們能夠從容符合2023年生效的國際海事組織的碳排放密度規則。設定這些目標和相關目標是本集團提升減碳表現以及旗下業務的整體可持續發展前景之關鍵。可持續發展管理委員會實施了經董事會批准的氣候及環境關鍵績效指標目標，詳情可參閱本公司的2021年可持續發展報告。

風險管理

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



框架

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

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

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

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

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

■ 管治及文化

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

■ 訂立策略及目標

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

■ 績效

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

■ 審視及修訂

為面對風險的變化，本集團持續審視風險框架，致力提高企業風險管理。

■ 資訊、傳訊及報告

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

風險管理委員會

成員名單

主席：首席財務總監

成員：行政總裁、貨船租賃總監、風險控制總監、風險控制經理

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並建議及／或實施適當的政策和控制措施。
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。

2021年已完成的工作

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

- 制訂及審視內部審計計劃；
- 根據審計計劃進行審計及檢討內部監控；
- 實施、維護及改進風險管理政策和風險管理框架；
- 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以及建立新的政策和控制措施；
- 向審核委員會報告有關海事及其他保險管理；
- 通過深入檢討向董事會報告有關貨運合約管理；
- 因應香港交易所已更新的《環境、社會及管治指引》，加強本集團的環境、社會及管治報告工作；
- 為船員及岸上員工提供反賄賂培訓，以進一步提升本集團的反貪腐文化；
- 為新加入的岸上員工進行關於本集團企業管治框架和文化的入職簡介；
- 於總部及其他海外辦事處進行定期的業務連續性演練，以模擬在重要資訊科技系統停頓時業務受阻的情況；及
- 審視及評估環境法規對本集團業務的潛在影響。

風險及內部監控年度評估

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

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

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

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

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

 第5頁 業務簡介

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着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2021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。

我們的主要風險

本集團會面對一些風險，這些風險可能會窒礙我們實現願景的進展，影響股東價值。本章節根據我們的關鍵策略重點領域編列出我們的主要風險及其監控措施。本章節所列出的風險、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。

 [第37頁 資源應用](#)

1. 投資船隊 [第38-39頁 履行策略](#)

風險／影響

市場風險 A

不利於財務表現的因素包括：

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

風險水平較去年變化：

貨船投資、僱用及營運風險

不恰當的貨船投資時機、僱用計劃及營運方式可能導致成本結構缺乏競爭力及降低回報。

貨船價值會隨著不同的船運週期而顯著改變。我們需要具競爭力的價格和優質的貨船向客戶提供服務。

在強勁的市況中租用貨船或會有更大的下行風險。此外，日益嚴格的環境法規對貨船的經濟壽命增加了不確定性。

未能充分保養貨船可能危及船員安全並導致貨船故障及服務中斷。

風險水平較去年變化：

監控措施

我們的船隊規模龐大和統一，讓我們能夠在船運週期內實現高裝載率及高於市場指數的核心業務按期租合約對等基準的收入。

我們能夠透過營運活動把握船運週期賺取利潤，與核心業務相輔相成。

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

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

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

本集團持續審視我們的貨船的最佳航行速度，以提高每個航程的收入。

 [第99頁 財務報表附註16](#)

有關我們運用衍生金融工具的衍生資產及負債

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

- 購置日本船廠建造或設計的現代化二手貨船；
- 我們就收購貨船進行的盡職審查中評估環境關鍵績效指標，如EEXI和AER；
- 密切關注未來零排放貨船的發展；及
- 租入由優質船東擁有的貨船。

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



[可持續發展報告 第44至45頁](#)
太平洋航運管理制度

2. 培育人才 第38-39頁 履行策略

風險／影響

繼任風險

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

風險水平較去年變化： 

有關僱員的招聘、參與及留任的風險

僱員是一家企業成功的要素，因此我們能否實現願景取決於我們岸上及船員的質素。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。

由於新型冠狀病毒疫情，我們在世界各地的船員繼續受到船員換班限制、長時間的隔離以及政府的防疫防疫措施所帶來的其他複雜情況所影響。礙於一些地區實施的嚴格隔離和出入境限制，我們許多員工與家人須暫時分隔。員工士氣和身心健康以及營運安全均可能受到影響。

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設計、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。Martin Fruergaard先生於2021年7月順利接掌行政總裁一職，並已迅速融入新環境。

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

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

- 與能代表航運業內廣泛層面的人才保持聯絡，以及從不同國家招募船員；
- 定期檢討集團的薪酬架構，確保其足以吸引挽留人才；
- 為岸上及船員提供定期培訓，確保他們能夠履行職責，亦有助提高他們的專業成就感；
- 實行年度員工表現評審制度、獎勵計劃及其他措施，以鼓勵及挽留員工，並提升員工參與度；
- 在面對與新型冠狀病毒疫情有關的全球船員換班危機期間，盡一切努力讓滯留在船上的船員於合同期完結後上岸和回國，而在這段極其緊張的時間，我們亦加倍關注船員的健康、安全和福祉，並提供全面支援（包括心理健康支援）；
- 為因新型冠狀病毒疫情的嚴格隔離和出入境限制而與家人分離的員工提供靈活安排；及
- 在全球各地辦事處啟動員工身心幫助計劃，為全體僱員提供諮詢服務和健康工作坊。

 可持續發展報告 第52頁
工作場所與營運方式
培訓及發展

3. 深化關係

第38-39頁 履行策略

風險／影響

信貸及交易對手風險 ^A

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；
- 船東；
- 造船廠、貨船賣家及買家；
- 供應商；
- 衍生工具交易對手；及
- 銀行及金融機構。

風險水平較去年變化： ➡

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： ➡

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： ➡

監控措施

本集團的全球辦事處網絡讓我們能加深對交易對手的了解。我們採取下列措施限制信貸風險：

- 與來自不同行業並備有優良過往記錄及良好信貸評級的對手進行交易；
- 積極評估交易對手的信譽；
- 通過運用我們自行開發的平台及自動化的每日篩查對活躍的交易對手進行檢查，以檢查所有交易對手有否列入國際制裁名單之內，確保本集團遵守國際制裁法例；
- 定期與交易對手溝通以掌握其最新財務狀況；及
- 要求造船廠提供退款保證。

第103頁 財務報表附註17
應收貿易賬款及其他應收款項

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

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

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

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

4. 維護健康及安全 第38-39頁 履行策略

風險／影響

健康及安全風險

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

風險水平較去年變化： 

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： 

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，亦藉著周詳的風險評估以及全面的培訓、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質量關注和高度重視。

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

 可持續發展報告 第46頁
工作場所與營運方式
健康及安全

儘管我們盡力確保營運安全，但亦難免發生事故。因此，我們為自有船隊及租賃貨船購買保障全面而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、租金損失、如被檢獲毒品而造成的損失、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，並作出有關調整。

5. 完善管理及管治常規 第38-39頁 履行策略

風險／影響

資訊科技安全風險

我們的業務運作和岸上及海上的日常通訊，相當依賴資訊科技系統（包括雲端系統）。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、業務受阻及財務損失。

網絡安全風險或會對業務造成重大干擾。

風險水平較去年變化： 

監控措施

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

我們的資訊科技團隊與各業務部門緊密合作，制定合適及行之有效的資訊科技解決方案、支援服務，以及防禦性和突發性的措施。我們已建立業務連續性計劃系統及定期安排全公司進行演習及網上研討會，以模擬關鍵資訊系統停頓的情況。

我們把系統遷移至信譽良好的雲端服務，顯著加強本集團的數據安全，並降低發生網絡事故的可能性。我們定期評估雲端服務供應商的內部監控，確保他們在編制中訂有控制措施以保護系統和數據。我們亦核實他們是否通過國際審計標準並獲得獨立認證，使符合行業標準和我們的內部政策。此外，我們亦投購商業罪案保險，進一步保障旗下業務免受網絡罪案造成的經濟損失。

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、風險管理委員會及可持續發展管理委員會積極地確保本集團於整個企業管治、風險管理框架及可持續發展策略下運作。

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

我們亦為岸上員工及船員定期進行反賄賂培訓。

董事會及相關僱員定期接受管治培訓，以確保本集團達至高水平的企業管治。

 第45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： 

本集團設有專責的投資者關係部門，以及披露資料及與公眾溝通的政策與指引。

除了刊發財務報告或季度業績公布，我們依照《企業管治守則》項下之最佳常規指引，向公眾報告本集團及市場之重大發展。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76頁 投資者關係

6. 保護環境

第38-39頁 履行策略

風險／影響

環境風險

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

國際海事組織採用EEXI和CII法規以確保現有船舶碳效能每年均有改進將自2023年起生效。

歐盟打算將航運業納入歐盟的排放交易系統(EU ETS)，對船用燃料徵稅，並實施降低碳排放密度的規定，亦可能自2023年起生效。

《聯合國氣候變化框架公約》第26屆締約方會議(COP26)提倡的2050年實現航運業淨零排放的目標對航運業帶來重大的挑戰，即持續降低現有公約貨船的碳排放密度，並擬採用我們所屬界別尚未面世及暫不可行的零排放貨船取代現有貨船。

風險水平較去年變化：↑

ESG 可持續發展報告 第21頁
環境

監控措施

由行政總裁出任主席的可持續發展管理委員會監督及執行本集團的可持續發展策略，並提出有意義的可持續發展建議。委員會亦確認本集團嚴守所有適用之法例及法規、董事會之積極參與，並制訂出有關關鍵績效指標的目標以爭取更佳表現。

本集團持續評估並採納新技術和營運措施以提升船隊的燃料效能，以便為轉型做好準備。我們不斷革新船隊，務求新購買的貨船配備省油及最新的技術設計以減低大氣排放。

我們作為「零排放聯盟」(Getting to Zero Coalition)的成員，與業界致力探索減碳方法。我們今年亦與中電控股有限公司(「中電」)合作，開展太平洋航運碳中和航程計劃，為我們全球岸上的業務提供碳排放抵銷，更將此項服務拓展至客戶層面。

我們所有貨船均符合國際海事組織及美國沿海州份的規例，包括壓倉水管理公約、2020年全球硫排放上限、歐盟有關二氧化碳的監督、報告及核查條例等。我們繼續積極探索可行的創新技術和替代燃料，力求於2050年實現零排放航運。

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，因而減低與污染相關的懲罰、開支及聲譽之損害。我們透過知名的船東互保協會，在保障與賠償責任保險(P&I)加購環境污染責任保險，為環境風險提供保障。

在零排放的散貨船出現並為商業上可行之前，我們不會訂購新建造貨船。我們將與夥伴合作設計和訂購有關貨船。

7. 提高效率及控制成本 第38-39頁 履行策略

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： 

成本管理風險

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

風險水平較去年變化： 

監控措施

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

其他提高效率的關鍵措施包括：

- 定期審視和提升資訊科技系統，評估和採購新軟件、應用程式和硬件，以確保符合業務環境和要求，並有效地把系統整合，應用於我們的業務營運上；
- 紀錄適當的業務政策和程序，以確保流程的一致性和最佳常規；
- 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。

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。

董事會和管理層審查每月的管理報告，當中包含其成本和與預算的偏差，以確保本集團的表現。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。

8.提升公司架構及財政實力 第38-39頁 履行策略

風險／影響

流動資金風險 **A**

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： 

資本管理風險 **A**

倘若我們的財務管理能力及資本不足，可能會影響：

- 我們持續經營業務的能力；
- 我們為股東爭取合理回報的能力；及
- 其他持份者支持本集團的能力及意願。

利率波動和匯率波動使融資成本不確性增加，造成財務影響。

風險水平較去年變化： 

 第55頁 我們的主要風險
深化關係

監控措施

財務部門會積極地管理本集團的現金及借貸，以確保：

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

 第113頁 財務報表附註28
財務負債概要

 第32頁 現金及借貸

為求達到最理想的資本結構，本集團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。

由於我們行業普遍使用美元，我們的匯率風險有限。

通過簽訂利率掉期合約，減低利率風險。我們的董事會嚴密地監管借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率及借貸淨額相對股東權益比率。

 第3頁 財務摘要

 第99頁 財務報表附註16

有關我們運用衍生金融工具的衍生資產及負債

其他資料

處理內幕消息

本集團採納程序及內部監控措施處理及發布內幕消息：

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

董事－薪酬及股份擁有權

有關董事的薪酬及股份擁有權詳情載於本年報之「薪酬報告」及「董事會報告」。

董事進行的證券交易

董事會已採納上市規則附錄十所載的上市發行人董事進行證券交易的標準守則（「標準守則」）。

董事會在作出具體查詢後確認，除一名董事於收到本公司書面批准前在非禁止交易期間買賣本公司證券外，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。董事會已正式提醒該董事，標準守則訂明，必須於任何證券交易可進行前取得事先書面批准。

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2021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
908	187	1,095

我們的股東

有關股東類別及股權之詳情可參閱本年報第79頁。

第74頁 董事會報告
主要股東於本公司股份及
相關股份的權益及淡倉

第79頁 投資者關係
我們的股東

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。股東通訊政策詳情可登入本公司網站閱覽。

 www.pacificbasin.com
可持續發展 > 企業管治

股東大會

於報告年度內，本公司舉行了一次股東大會。

股東週年大會於2021年4月15日舉行，會上通過及批准以下決議案：

- 省覽及採納截至2020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；
- 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2021年12月31日止年度的核數師，並授權董事會釐定其薪酬；
- 授出發行股份的一般授權；及
- 授出購回股份的一般授權。

所有於股東週年大會上提交的決議案均以投票表決方式通過。

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

公眾持股量

於本年報日期，根據本公司可公開獲得之資料及就董事所知，公眾持有本公司約84.89%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。

**  第123頁 公司資料
包括本公司的註冊辦事處及主要辦事處

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123頁 公司資料
包括本公司的註冊辦事處及主要辦事處

2022年擬訂財務日誌

2月24日	2021年全年業績公布
3月11日	2021年報
4月13日	2022年第一季度交易活動最新公告
4月12日至19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19日	股東週年大會

適用於派付(如有)2021年末期股息：

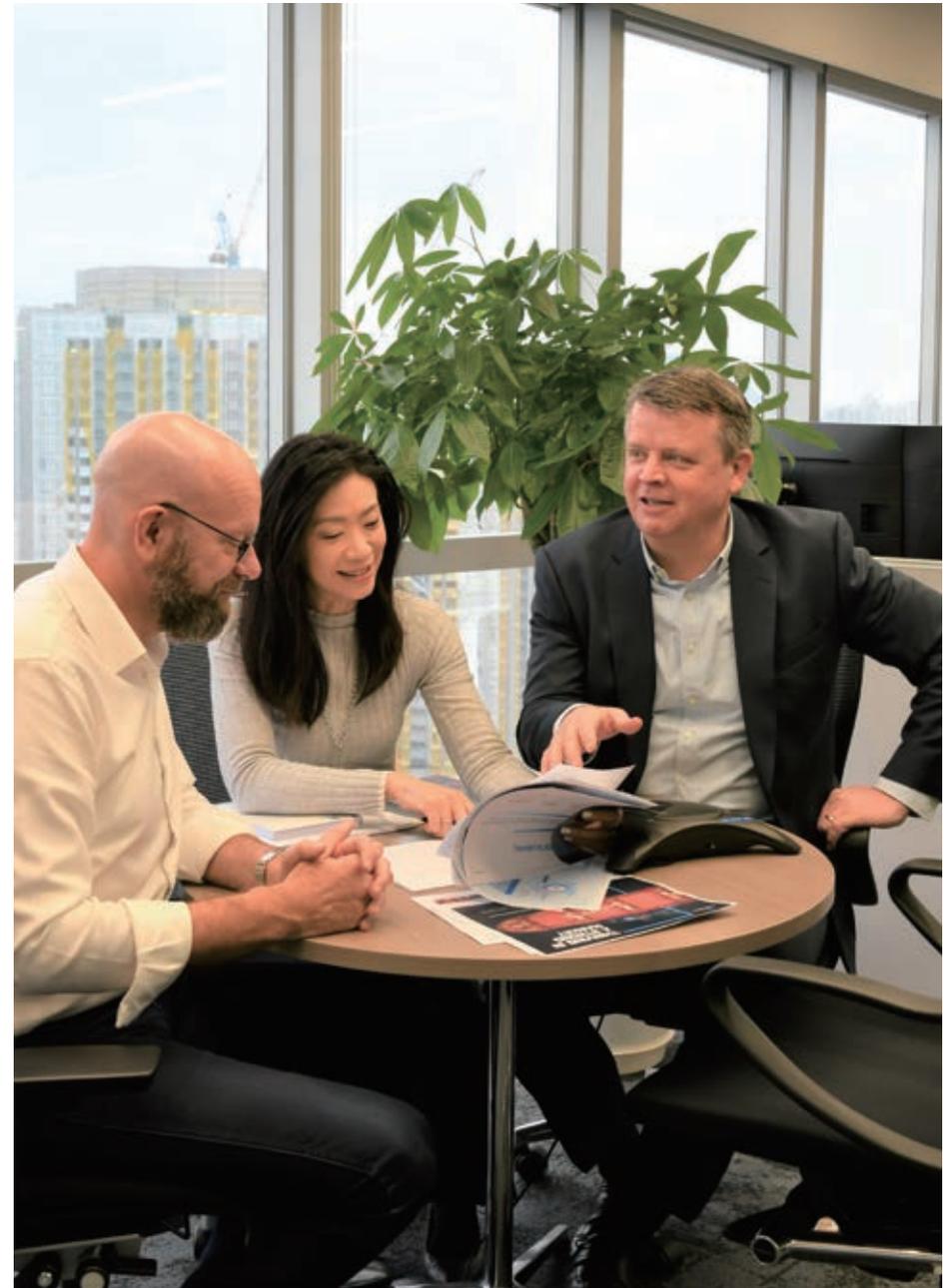
4月20日	買賣附帶2021年末期股息權利之股份最後一日
4月21日	除息日
4月22日	截止遞交附帶2021年末期股息之過戶文件
香港時間下午4時30分前	
4月25日	2021年末期股息登記日期及股份過戶登記處暫停辦理股份過戶登記手續
5月5日	2021年末期股息派付日期

7月28日	2022年中期業績公布
-------	-------------

適用於派付(如有)2022年中期股息：

8月9日	買賣附帶2022年中期股息權利之股份最後一日
8月10日	除息日
8月11日	截止遞交附帶2022年中期股息之過戶文件
香港時間下午4時30分前	
8月12日	2022年中期股息登記日期及股份過戶登記處暫停辦理股份過戶登記手續
8月24日	2022年中期股息派付日期

10月13日	2022年第三季度交易活動最新公告
--------	-------------------



董事

董事會由十一名董事組成，他們互補的專業知識，負責任的投資及管理方案之共同承諾，充分地為我們多元化的股東及其他持份者帶來整體利益

執行董事



唐寶麟

主席
(66歲)

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

學歷及資格：
畢業於劍橋大學，持有經濟學文學碩士學位

任期：
於2006年5月獲委任為獨立非執行董事

於2008年1月獲委任為主席，並於同年7月獲委任為執行董事

本屆任期將於2023年股東週年大會屆滿

外部委任：
於香港上市的九龍倉集團有限公司擔任獨立非執行董事

委員會成員資格：
執行委員會



Martin
Fruergaard

行政總裁
(54歲)

Fruergaard先生於2021年7月加入太平洋航運，出任執行董事。他之前在哥本哈根和休斯頓的A.P. 穆勒－馬士基集團任職26年，1989年首先在馬士基油輪公司(Maersk Tankers)任職，隨後在該集團的氣體運輸船業務工作至1995年，之後擔任管理和領導職務，包括馬士基乾散貨船公司(Maersk Bulk Carriers)的高級總監、馬士基油輪公司(Maersk Tankers)的高級副總裁以及馬士基鑽井公司(Maersk Drilling)的商務總監。於2015年至2021年6月，他擔任油輪船東和營運商Ultragas的行政總裁。

學歷及資格：
國際管理學院之高級管理人員工商管理碩士學位

國際管理學院及哈佛商學院的多項管理課程
哈佛商學院高級管理專業課程

任期：
於2021年7月獲委任為執行董事，任期為三年，須於2022年股東週年大會重選

外部委任：
香港船東會執行委員會成員

委員會成員資格：
執行委員會主席



Peter
Schulz

首席財務總監
(49歲)

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、風險管理、企業管治及合規事務。他擁有銀行業背景，並自1996年至2012年在斯德哥爾摩、倫敦及香港出任不同的併購和企業融資職位，曾於SEB、Dresdner Kleinwort、荷蘭銀行／蘇格蘭皇家銀行及加拿大皇家銀行任職。Schulz先生於加入太平洋航運之前的職位為於新加坡的成品油船公司BW Pacific Limited擔任財務總監。

學歷及資格：
畢業於斯德哥爾摩經濟學院，並取得經濟學和工商管理碩士學位

Erasmus大學鹿特丹管理學院的國際營銷和國際商務

任期：
於2018年7月獲委任為執行董事

本屆任期將於2022年股東週年大會屆滿

外部委任：
無

委員會成員資格：
執行委員會

獨立非執行董事及非執行董事



**Patrick
Blackwell Paul**

獨立非執行董事
(74歲)

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的資深會員

任期：

於2004年3月獲委任為獨立非執行董事

將於2022年股東週年大會退任

外部委任：

於香港上市的德昌電機控股有限公司及香港上海大酒店有限公司擔任獨立非執行董事

委員會成員資格：

審核委員會、薪酬委員會及提名委員會



**Robert
Charles Nicholson**

獨立非執行董事
(66歲)

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



**Alasdair
George Morrison**

獨立非執行董事
(73歲)

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

學歷及資格：

畢業於劍橋大學，持有文學碩士學位

哈佛大學商學院管理發展課程

任期：

於2008年1月獲委任為獨立非執行董事

將於2022年股東週年大會退任

外部委任：

Bain Capital Asia之高級顧問

委員會成員資格：

審核委員會



**Irene
Waage Basili**

獨立非執行董事
(54歲)

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，歷任不同職位，包括於2004年出任商務總監。從2007年至2011年，她於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。她亦由2008年12月至2014年5月於Odfjell SE擔任董事、於2011年3月至2017年4月期間擔任GC Rieber Shipping之行政總裁、於2011年5月至2019年5月期間擔任Kongsberg Gruppen ASA董事兼副主席以及於2016年5月至2020年5月期間擔任Wilh. Wilhelmsen Holding ASA之董事（所有公司均於奧斯陸證券交易所上市）。

學歷及資格：

畢業於波士頓大學，持有工商管理學士學位

任期：

於2014年5月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期於2023年股東週年大會屆滿

外部委任：

Shearwater Geoservices之行政總裁

委員會成員資格：

薪酬委員會及提名委員會



**Stanley
Hutter Ryan**

獨立非執行董事
(60歲)

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2024年股東週年大會屆滿

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：

薪酬委員會及提名委員會



**Kirsi
Kyllikki Tikka**

獨立非執行董事
(65歲)

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

學歷及資格：

畢業於柏克萊加州大學，持有船舶工程與離岸工程博士學位

赫爾辛基理工大學機械工程、固體力學及船舶工程碩士學位

哈佛商學院管理發展行政人員培訓課程

任期：

於2019年9月獲委任為獨立非執行董事
本屆任期將於2022年9月屆滿

外部委任：

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

委員會成員資格：

審核委員會



莊偉林

獨立非執行董事
(63歲)

莊偉林先生於2008年至2021年的13年間擔任香港交易及結算所有限公司的獨立非執行董事及其董事會風險委員會主席及數個董事會管治委員會的成員。他曾任SAIL Advisors的行政總裁(2011年至2018年)；Search Investment Group (兆亞投資集團)的高級董事總經理(2012年至2018年)、首席財務總監(2007年至2018年)及董事總經理(2007年至2011年)；摩根士丹利添惠亞洲的董事總經理兼基礎設施及營運風險主管(1998年至2007年)；西敏證券亞洲集團的營運總裁(1994年至1998年)；及倫敦NatWest Investment Services的董事總經理(1992年至1994年)。

學歷及資格：

畢業於英國Heriot-Watt University，持有文學士學位

蘇格蘭特許會計師公會的特許會計師及會員

英國特許證券及投資協會的資深會士

香港證券及投資學會的傑出資深會員

香港管理專業學會的會員

任期：

於2020年11月獲委任為獨立非執行董事
本屆任期將於2023年11月屆滿

外部委任：

納斯達克指數上市公司Provident Acquisition Corp.之獨立非執行董事

UK Tote Group Limited的非執行主席

委員會成員資格：

審核委員會主席



張日奇

非執行董事
(50歲)

張先生自1994年起於年利達律師事務所倫敦分行開展其律師職業生涯，並於1999年調至其香港辦事處，專門負責企業融資、香港聯交所上市及監管事務以及併購事宜。於2005年，他加入設於香港的張葉司徒陳律師事務所為合夥人，並擔任其中環分行之主管。他就企業、商業、資本市場、監管和僱傭等廣泛事宜為眾多客戶提供法律意見。同時，他在管治和合規事宜方面經驗豐富。

學歷及資格：

畢業於倫敦國王學院，持有法學學士學位

英格蘭及威爾斯以及香港律師資格

任期：

於2022年1月獲委任為非執行董事，任期為三年，須於2022年股東週年大會重選

外部委任：

無

委員會成員資格：

審核委員會、薪酬委員會及提名委員會

薪酬報告

引言

本集團全體員工（包括執行董事及非執行董事）的薪酬政策及金額載列於本薪酬報告。第68至69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2021年12月31日聘用合共365名（2020年：343名）岸上員工及於年內聘用約4,600名（2020年：4,100名）海員。

本集團的薪酬政策

董事會透過薪酬委員會，致力吸引及保留具有管理及發展業務所需技能、經驗及資格的員工。為達至此目的，我們提供具競爭力及符合市場慣例的薪酬待遇（包括花紅），以向員工作出與股東利益一致的表現獎勵。

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

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

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

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

截至2021年及2020年12月31日止年度的薪酬 **A**

2021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 ⁶ 千美元	應付總額 千美元	以股權 支付的補償 千美元	應付及 已計入財務 報表的總額 千美元
執行董事							
唐寶麟	-	395	262	2	659	257	916
Martin Fruergaard ¹	-	472	376	1	849	660	1,509
Peter Schulz	-	533	530	2	1,065	329	1,394
Mats H. Berglund ²	-	672	600	2	1,274	795	2,069
	-	2,072	1,768	7	3,847	2,041	5,888
獨立非執行董事							
Patrick B. Paul	107	-	-	-	107	-	107
Robert C. Nicholson	109	-	-	-	109	-	109
Alasdair G. Morrison	103	-	-	-	103	-	103
Irene Waage Basili	103	-	-	-	103	-	103
Stanley H. Ryan	103	-	-	-	103	-	103
Kirsi K. Tikka	103	-	-	-	103	-	103
莊偉林 ³	112	-	-	-	112	-	112
	740	-	-	-	740	-	740
董事薪酬總額	740	2,072	1,768	7	4,587	2,041	6,628
其他僱員	-	164,631⁵	20,100	4,869	189,600	4,120	193,720
薪酬總額	740	166,703	21,868	4,876	194,187	6,161	200,348
2020年12月31日止年度							
執行董事							
唐寶麟	-	395	33	2	430	260	690
Mats H. Berglund	-	1,096	115	2	1,213	606	1,819
Peter Schulz	-	533	66	2	601	311	912
	-	2,024	214	6	2,244	1,177	3,421
獨立非執行董事							
Patrick B. Paul	116	-	-	-	116	-	116
Robert C. Nicholson	109	-	-	-	109	-	109
Alasdair G. Morrison	103	-	-	-	103	-	103
Irene Waage Basili	103	-	-	-	103	-	103
Stanley H. Ryan	103	-	-	-	103	-	103
Kirsi K. Tikka	103	-	-	-	103	-	103
莊偉林 ³	17	-	-	-	17	-	17
Daniel R. Bradshaw ⁴	28	-	-	-	28	-	28
	682	-	-	-	682	-	682
董事薪酬總額	682	2,024	214	6	2,926	1,177	4,103
其他僱員	-	143,143⁵	5,293	3,158	151,594	4,404	155,998
薪酬總額	682	145,167	5,507	3,164	154,520	5,581	160,101

附註：

- (1) Fruergaard先生於2021年7月2日獲委任為行政總裁兼執行董事。
- (2) Berglund先生於2021年7月31日退任行政總裁兼執行董事。
- (3) 莊偉林先生於2020年11月2日獲委任為獨立非執行董事。
- (4) Bradshaw先生於2020年4月8日退任獨立非執行董事。
- (5) 其他僱員薪金包括船員薪金及其他相關開支為128,900,000美元(2020年：109,500,000美元)，並在損益表中歸類為服務開支。
- (6) 年內共約有52,000美元根據強積金計劃被沒收的供款已用作扣減本集團的應付供款。於年底，並沒有被沒收的供款可供該用途。

截至2021年12月31日止年度，本集團五名最高薪酬人士為三名執行董事及兩名僱員（2020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。

	2021年 千美元	2020年 千美元
薪金	760	732
花紅	843	171
退休金	244	133
應付總額	1,847	1,036
以股權支付的補償	355	350
應付及已計入財務報表的總額	2,202	1,386

酬金範圍	2021年	2020年
5,000,001港元至5,500,000港元	0	1
5,500,001港元至6,000,000港元	0	1
7,500,001港元至8,000,000港元	1	0
9,000,001港元至9,500,000港元	1	0

年內，本集團並無向任何五名最高薪酬人士（包括三名董事）或任何其他董事支付酬金作為吸引或獎勵他們加盟本集團，或作為離職的賠償。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 A

花紅

當有合約責任或因過往做法產生推定責任時，本集團就花紅確認負債及開支。

退休福利責任

強制性公積金計劃

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

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

其他界定供款計劃

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

以股權支付的補償

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

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

董事會報告

董事會謹此欣然提呈截至2021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2021年12月31日止年度的業務回顧載於本年報第4至第35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「集團財務概要」一節。截至2021年12月31日止年度，本集團在可持續發展方面所作出努力之簡介載於本年報「可持續發展摘要」一節，並有一份全面的2021年可持續發展報告刊載於我們的網站。

業績

本集團年內的業績載於第82頁的綜合損益表。

股息

董事會建議就截至2021年12月31日止年度派付每股合共60港仙末期股息（由基本股息每股42港仙及特別股息每股18港仙所構成）。此建議末期股息與於2021年7月29日宣派的中期股息每股14港仙合計為每股74港仙，約佔本集團截至2021年12月31日止年度淨溢利66%（不包括貨船的減值撥回），與本集團派付淨溢利至少50%的股息政策一致。

建議每股60港仙的末期股息將於2022年4月19日舉行的2022年股東週年大會上審議。

 第16頁 行政總裁報告

可供分派儲備

如財務報表附註33(b)所載，根據百慕達1981年公司法計算，本公司於2021年12月31日的可供分派儲備為649,900,000美元。

捐款／贊助

本集團於年內所作出的慈善及其他捐款及贊助為365,000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，本公司於2021年3月共發行23,820,000股普通股份，以履行2013年股份獎勵計劃項下本公司授出的有限制獎勵。

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

可換股債券

於2021年12月31日，本集團於2019年12月所發行及將於2025年12月到期3.0%年票息的有擔保可換股債券的本金額為175,000,000美元。該等債券可按目前的轉換價每股2.24港元轉換為本公司的普通股。

可換股債券的所得款項已按先前披露的計劃悉數動用。49,400,000美元已用於購買於2019年9月17日宣布之收購四艘貨船交易中的貨船之代價；16,800,000美元已用於在2019年購買一艘二手超靈便型乾散貨船；67,000,000美元已用於購買四艘已於2020年11月27日公布的二手超大靈便型乾散貨船；13,500,000美元已用於在2021年2月購買一艘二手超大靈便型乾散貨船，而餘額26,700,000美元已用作一般企業用途，包括但不限於貨船營運開支、貨船租賃、履行本集團的財務責任、辦公室行政開支以及貨船及非貨船設備開支。

更多詳情載於財務報表附註22(b)。

購買、出售或贖回證券

除為履行根據本公司之2013年股份獎勵計劃授出之有限制獎勵外，本公司或其任何附屬公司於年內均無購買、出售或贖回本公司任何股本或可換股債券。

重大投資、收購及出售

年內，本集團並無任何重大投資、收購或出售附屬公司、相聯公司及合營公司。

2013年股份獎勵計劃(「股份獎勵計劃」)

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

本公司可透過股份獎勵計劃授出股份獎勵或單位獎勵(「獎勵」)予合資格的參與者，主要為執行董事及僱員，作為對他們為本集團所作出的貢獻的鼓勵和獎勵。

最高股份數目

本公司根據股份獎勵計劃，向股份獎勵計劃受託人就履行已授出的獎勵而可能或已發行或轉讓的股份總數合共不得超過於股份獎勵計劃年期內各個財政年度首日已發行股本的10%(相當2022年1月1日的481,269,127股股份)。根據股份獎勵計劃下尚未歸屬的有限制獎勵為78,811,000股，佔2022年2月24日本公司已發行股本的1.64%。

獎勵的歸屬

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

已授出的獎勵

截至2021年12月31日止年度，根據股份獎勵計劃授出的長期獎勵詳情以及尚未行使的獎勵的記錄及變動如下：

千股／千單位	首次獎勵日期	已獲授 總數	至今 已歸屬	未歸屬	未歸屬	年內 已授出 ¹	已歸屬 及／或 失效 ²	歸屬年份		
				於2021年 12月31日	於2021年 1月1日			2022年	2023年	2024年
董事										
唐寶麟	2008年8月5日	12,710	(8,704)	4,006	3,707	1,479	(1,180)	1,278	1,249	1,479
Martin Fruergaard ³	2021年8月2日	4,116	(484)	3,632	–	4,116	(484)	1,210	1,210	1,212
Peter Schulz	2017年8月21日	9,974	(4,611)	5,363	4,539	1,992	(1,168)	1,688	1,683	1,992
Mats H. Berglund ⁴	2012年6月1日	24,322	(24,322)	–	8,699	–	(8,699)	–	–	–
		51,122	(38,121)	13,001	16,945	7,587	(11,531)	4,176	4,142	4,683
其他僱員										
				65,810	60,264	25,677	(20,131)	20,119	20,503	25,188
				78,811	77,209	33,264	(31,662)	24,295	24,645	29,871

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，凡向任何合資格參與者授予獎勵，須先經其審視及批准。

附註：

- (1) 本公司股份緊接於2021年3月2日授出29,148,000股前及緊接於2021年8月2日授出4,116,000股前的收市價分別為2.08港元及3.46港元。
- (2) 除下文附註(3)及(4)所述Fruergaard先生及Berglund先生的股份歸屬外，20,989,000股股份已根據年度歸屬時間表於2021年7月歸屬，1,364,000股股份因四名僱員辭職而失效及126,000股股份因一名僱員提早退休而歸屬。
- (3) 根據其服務合約，Fruergaard先生於2021年8月2日獲授予4,116,000股股份，484,000股股份於2021年8月4日已歸屬。
- (4) 2,768,000股股份已依期於2021年7月14日歸屬予Berglund先生，而餘下5,931,000股股份已於2021年7月底其退休時歸屬。

董事

直至本年報日期之在任董事的資料如下：

	委任日期	任期
執行董事		
唐寶麟，主席	2006年5月17日	三年，直至2023年股東週年大會為止
Martin Fruergaard，行政總裁	2021年7月2日	三年，直至2024年7月為止， 須於2022年股東週年大會接受重選
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	將於2022年股東週年大會退任
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	將於2022年股東週年大會退任
Irene Waage Basili	2014年5月1日	三年，直至2023年股東週年大會為止
Stanley H. Ryan	2016年7月5日	三年，直至2024年股東週年大會為止
Kirsi K. Tikka	2019年9月2日	三年，直至2022年9月為止
莊偉林	2020年11月2日	三年，直至2023年11月為止
非執行董事		
張日奇	2022年1月3日	三年，直至2025年1月2日為止， 須於2022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，在任三分之一董事須輪席退任，惟每名董事均須至少每三年退任一次。

分別於2021年7月及2022年1月獲董事會委任的Martin Fruergaard先生及張日奇先生將根據本公司的章程附則第86(2)條於2022年股東週年大會上退任。此外，Peter Schulz先生、Patrick Paul先生、Robert Nicholson先生、Alasdair Morrison先生及Kirsi Tikka博士將根據本公司章程附則第87(1)及(2)條於2022年股東週年大會上輪值退任。除Paul先生及Morrison先生將於2022年股東週年大會上退任外，所有退任董事均符合資格並願意接受股東重選連任。Nicholson先生已表示有意於2023年股東週年大會結束時退任，惟須於2022年股東週年大會上獲重選。

董事服務合約

擬於應屆2022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或關於執行其職務時可能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2021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	
					2021年12月31日	2020年12月31日
唐寶麟 ¹	10,205,000	568,000 ²	好倉	10,773,000	0.22%	0.26%
Martin Fruergaard ¹	4,116,000	–	好倉	4,116,000	0.09%	–
Peter Schulz ¹	8,474,000	129,000 ³	好倉	8,603,000	0.18%	0.17%
Patrick B. Paul	420,000	0	好倉	420,000	少於0.01%	少於0.01%
Robert C. Nicholson	250,000	0	好倉	250,000	少於0.01%	–
Alasdair G. Morrison	0	1,674,380 ⁴	好倉	1,674,380	0.03%	0.03%
莊偉林	56,000	0	好倉	56,000	少於0.01%	–

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2021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。

董事的履歷詳情

董事的履歷詳情載於本年報「董事」一節。

附註：

- (1) 根據2013年股份獎勵計劃，已授出的有限制股份獎勵詳情已於本年報第71頁內披露。
- (2) 568,000股股份由唐寶麟先生為受益人之一項信託持有。
- (3) 129,000股股份由Schulz先生以信託受益人之身份持有。
- (4) 1,674,380股股份以面值為500,000美元於2025年到期的可換股債券的形式，由Morrison先生為受益人之一項信託持有。

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2021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	
				2021年12月31日	2020年12月31日
HSBC Holdings plc ¹	受託人／託管商／受其控制的法團的權益	好倉	634,049,583	13.17%	不適用
Aggregated of Aberdeen Plc affiliated investment management entities	投資經理	好倉	337,212,500	7.01%	5.10%
Pzena Investment Management, LLC ²	投資經理／實益擁有人	好倉	322,879,435	6.71%	6.83%
M&G Plc	受其控制的法團的權益	好倉 淡倉	334,962,000 4,528,000	6.96% 0.09%	7.26% 不適用
Citigroup Inc. ³	受其控制的法團的權益／核准借出代理人	好倉 淡倉	305,970,195 32,161,587	6.36% 0.67%	5.98% 0.11%
Morgan Stanley	受其控制的法團的權益	好倉 淡倉	305,588,488 102,702,008	6.35% 2.13%	不適用 不適用
Brown Brothers Harriman & Co	核准借出代理人	好倉	264,346,019	5.49%	不適用

附註：

- (1) 由HSBC plc持有的股份的好倉乃以受託人之身份(612,195,312股股份)、託管商之身份(獲豁免託管商權益除外)(7,875,000股股份)及受其控制的法團的權益之身份(13,979,271股股份)所持有。
- (2) 由Pzena Investment Management, LLC持有的股份的好倉包括以投資經理及實益擁有人之雙重身份所持有之513,000股股份。
- (3) 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(31,094,991股股份)及核准借出代理人(274,875,204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2021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。

其他披露

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、風險管理及可持續發展管理委員會

審核、薪酬、提名、執行、風險管理及可持續發展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2022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必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，2022年2月24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

我們繼續遵守針對新型冠狀病毒疫情的嚴格社會距離措施，同時保持一貫的投資者和持份者之高度參與。乾散貨運業於2021年錄得自2008年以來最強勁的市況，我們亦締造出本公司營運史上的最佳業績。各界對太平洋航運和乾散貨運業更感興趣，我們亦借此機會通過不同渠道與投資者交流，包括非交易路演、虛擬會議、投資者會議和增加社交媒體曝光率。我們進行了業績公布的線上電話會議，而隨著聯繫全球投資者的虛擬活動日漸普及，我們亦積極參加投資銀行主辦的多項虛擬會議和投資者活動。年內，我們榮膺三個與投資者關係及企業管治有關的獎項，包括《IR Magazine》2021年大中華地區的「最佳投資者關係獎 — 行業大獎：工業」殊榮等。感謝各界就著我們採取高透明度，負責任的營商操守及向股東負責的承諾投下信任的一票。



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。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/ar2021
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財務報告、管理團隊、投資者關係計劃、企業管治及集團策略的意見。

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，我們會於安全的情況邀請分析員、銀行家投資者、傳媒及賓客登船參觀或參觀貨櫃碼頭。

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。



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

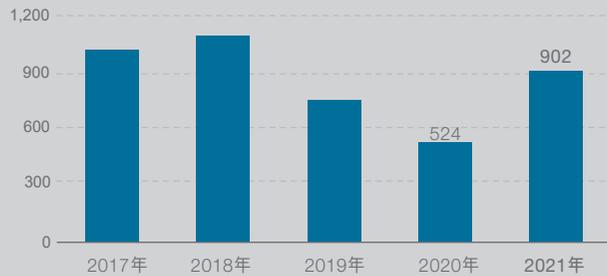
我們於2021年的活動

投資者會議

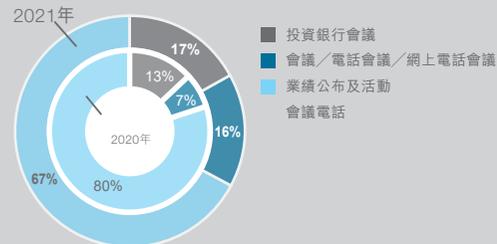
我們的股本由不同層面的機構、私人及公司企業投資者持有，故我們認為與股東及投資者大眾接觸可加深他們對本集團業務的了解。每年跟我們會面的投資者數目是我們與投資者交流的主要評估方法。於2021年，我們曾與902名（2020年：524名）股東及投資者進行交流。

跟本集團交流的投資者數目

投資者數目



投資者會議類別



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。眾多主要銀行皆對本集團的表現發表研究報告。

8 位分析員於2021年
跟隨太平洋航運股票
(2020年：10位)

55 份有關太平洋航
運的研究報告於2021年
獲發表 (2020年：43份)

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

投資者意見調查

我們透過書面、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財務報告、管理團隊、投資者關係計劃、企業管治及集團策略的意見。

於2021年，由於乾散貨運業出現自2008年以來最強勁的市況，投資者希望增進對本公司和行業的了解。投資者積極參與討論新型冠狀病毒疫情和大為改善的供求基本因素對貨運租金的影響，同時也希望了解國際海事組織有關溫室氣體減排的新目標、我們的船隊和環境、社會及管治策略，以及我們因應市場環境的變化而調整資本配置策略。

投資者於2021年的重點關注事項

- 新型冠狀病毒疫情對乾散貨運市場及安排船員平安回國的影響
- 國際海事組織之新溫室氣體減排目標及其對航運業的影響，及我們就該等規例的應對策略
- 市場供求基本因素
- 貨運租金季節性的變動及可持續性
- 中澳貿易衝突對煤炭及乾散貨貿易的影響
- 資本配置策略
- 我們的船隊擴充計劃
- 環境、社會及管治工作

股份及可換股債券的資料

於2021年12月31日，本公司之已發行股份及可換股債券為：

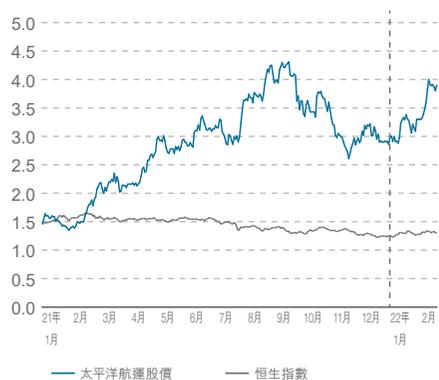
- 4,812,691,272股每股面值0.01美元之普通股
- 175,000,000美元於2025年到期3.0%年票息的可換股債券

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

↔ 第108頁 股本

太平洋航運股價表現與恒生指數比較

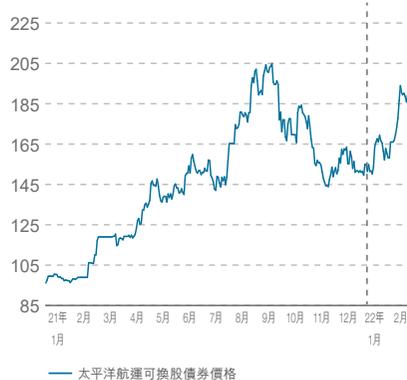
港元



資料來源：彭博，於2022年2月21日數據

可換股債券的價格表現

相當發行價百分比



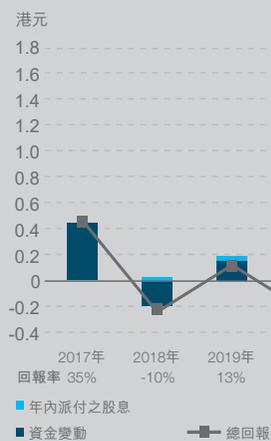
資料來源：彭博，於2022年2月21日數據

投資者回報及股息

我們透過股份的升值及派發股息向股東回饋價值。於2021年，我們的股東總回報率為105%。

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



淨溢利及派息率



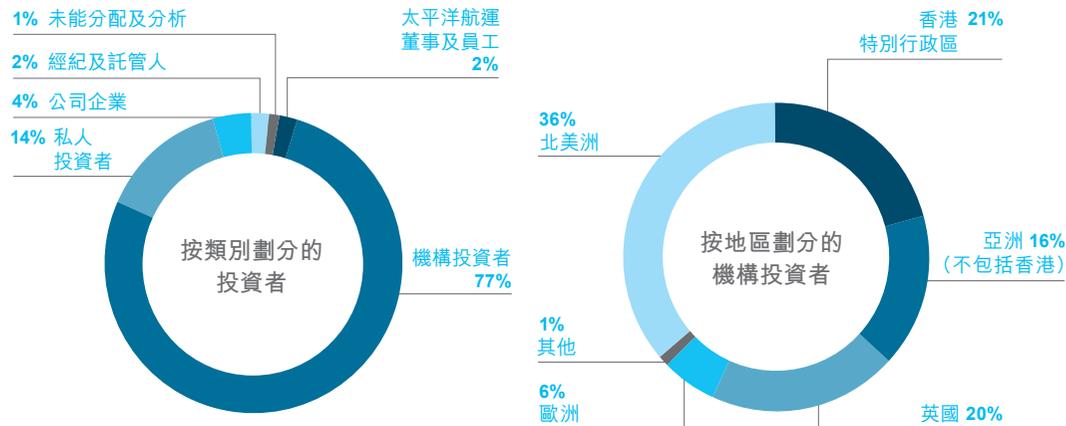
我們的股東

於2021年12月31日，Orient Capital對本公司股本中約89%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37億股股份，或佔我們股本77%。

我們於2021年12月31日可確認共有337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
1-1,000,000	94	28%	37,351,274	1%
1,000,001-10,000,000	172	51%	609,937,032	14%
>=10,000,001	71	21%	3,641,237,134	85%
總計	337	100%	4,288,525,440	100%

* 經確定及分析的股東數目



集團表現分析

集團表現分析乃是損益報表經調整後的表述，跟我們內部的管理報告一致，以助讀者更能了解航運業務的關鍵特性。

百萬美元	附註	2021年	2020年	變動*
營業額		2,972.4	1,470.9	+>100%
燃料、港口開銷及其他航程開支		(881.0)	(702.6)	-25%
按期租合約對等基準的收入	1	2,091.4	768.3	+>100%
自有貨船開支				
營運開支	2	(195.2)	(174.6)	-12%
折舊	3	(117.8)	(125.3)	+6%
財務開支淨額	4	(28.9)	(33.4)	+13%
租賃貨船開支				
非資本化租賃貨船開支	5	(934.7)	(358.8)	>-100%
資本化租賃貨船開支	5	(33.0)	(33.9)	+3%
營運表現(未計管理開支)		781.8	42.3	+>100%
經調整一般及行政管理開支總額	6	(82.0)	(61.2)	-34%
稅項及其他		(1.5)	(0.5)	>-100%
基本溢利/(虧損)		698.3	(19.4)	+>100%
貨船減值撥回/(撥備)	7	151.7	(199.6)	
撥備	8	(4.3)	-	
未變現的衍生工具(開支)/收入	9	(0.5)	4.3	
出售貨船之虧損淨額	10	(0.4)	(1.8)	
燃料掉期合約遠期差價之平倉收益		-	8.3	
股東應佔溢利/(虧損)		844.8	(208.2)	+>100%
稅息折舊及攤銷前溢利		889.9	184.7	+>100%
淨溢利率		28%	(14%)	+42%
平均股本回報率		58%	(18%)	+76%

* 於列表數據中，正數變動表示該項目的表現改善，而負數變動則表示該項目的表現轉差。

稅息折舊及攤銷前溢利乃按毛利減間接一般及行政管理開支計算，不包括折舊及攤銷、匯兌差額、以股權支付的補償、燃料掉期合約遠期差價之平倉收益及未變現衍生工具收支。

附註

1. 按期租合約對等基準的收入總額顯著增加，主要反映年內乾散貨運租金之改善。
2. 由於我們擴充自有船隊以及船員換班費用、隔離及其他疫情相關的開支增加之情況影響整個航運業，我們的自有貨船總營運開支亦因此增加12%。
3. 我們的自有貨船折舊減少6%，主要由於在2020年6月對我們的小靈便型乾散貨船船隊作出的減值。
4. 財務開支淨額減少13%，主要由於借貸減少所致。
5. 非資本化租賃貨船開支包括租賃期為12個月或以下的短期租賃開支及租賃期超過12個月的長期租賃的非租賃部分。資本化租賃貨船開支包括租賃期超過12個月的長期租賃的租賃部分之使用權資產折舊及租賃負債利息開支。非資本化租賃貨船開支因市況強勁而顯著增加。
6. 經調整一般及行政管理開支總額包括一般及行政管理開支總額及其他物業、機器及設備的租賃負債利息。有關金額主要因員工成本增加而上升34%。
7. 鑑於乾散貨市場前景顯著好轉並帶動貨船價值隨之上升，於2020年對本集團小靈便型乾散貨船核心船隊作出的非現金減值撥備已予撥回。
8. 撥備乃關於潛在營運開支及索償。
9. 未變現的衍生工具開支主要乃我們的常規燃料掉期合約按市值之下調。
10. 出售虧損淨額乃關於出售較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船。

◀▶ 第82頁至117頁構成經審核財務報表 **A**

於2021年，我們創出歷來最高的按期租合約對等基準的收入總額，並繼續有效地控制貨船的營運開支。我們錄得基本溢利698,300,000美元、淨溢利844,800,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利889,900,000美元，這是太平洋航運34年經營歷史上的最佳業績，並產生了58%的超強股本回報

財務報表

綜合損益表

	附註	截至12月31日止年度	
		2021年 千美元	2020年 千美元
營業額	4, 15	2,972,514	1,470,932
服務開支	5, 15	(2,233,171)	(1,434,059)
毛利		739,343	36,873
貨船減值撥回／(撥備)	6	151,658	(199,604)
間接一般及行政管理開支	5	(8,462)	(6,112)
其他收入及收益	7	336	1,427
其他開支	5	(4,815)	(2,100)
財務收入	8	722	2,979
財務開支	8	(32,434)	(39,657)
除稅前溢利／(虧損)		846,348	(206,194)
稅項支出	9	(1,538)	(2,034)
股東應佔溢利／(虧損)		844,810	(208,228)
股東應佔溢利／(虧損)的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	11(a)	17.90	(4.45)
每股攤薄盈利	11(b)	15.73	(4.45)

綜合全面收益表

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
股東應佔溢利／(虧損)	844,810	(208,228)
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	(267)	(5,936)
- 轉撥至損益表內	5,610	(1,738)
匯兌差額	(277)	805
股東應佔全面收益／(虧損)總額	849,876	(215,097)

綜合資產負債表

	附註	於12月31日	
		2021年 千美元	2020年 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備	12	1,906,019	1,665,242
使用權資產	13	55,302	65,778
商譽	14	25,256	25,256
衍生資產	16	496	4,026
應收貿易賬款及其他應收款項	17	8,499	4,947
有限制銀行存款	18	51	51
		1,995,623	1,765,300
流動資產			
存貨	19	103,590	78,095
衍生資產	16	14,710	15,410
應收貿易賬款及其他應收款項	17	171,839	77,898
分租應收賬款		—	1,915
持作出售資產	20	—	16,136
現金及存款	18	459,670	234,773
		749,809	424,227
資產總額		2,745,432	2,189,527

	附註	於12月31日	
		2021年 千美元	2020年 千美元
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本	24	47,858	47,490
保留溢利／(累計虧損)	25	744,553	(11,330)
其他儲備	25	1,038,815	1,028,349
權益總額		1,831,226	1,064,509
負債			
非流動負債			
借貸	22	521,363	775,149
租賃負債	23	29,270	50,089
衍生負債	16	6,540	13,564
應付貿易賬款及其他應付款項	21	17	895
		557,190	839,697
流動負債			
借貸	22	66,793	88,736
租賃負債	23	31,159	26,744
衍生負債	16	10,232	7,667
應付貿易賬款及其他應付款項	21	247,554	161,366
應付稅項		1,278	808
		357,016	285,321
負債總額		914,206	1,125,018

董事會已於2022年2月24日批准發表本財務報表。



Martin Fruergaard
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	
		2021年 千美元	2020年 千美元
於1月1日		1,064,509	1,275,932
股東應佔全面收益／(虧損)總額		849,876	(215,097)
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易			
派付股息	10	(86,473)	(12,894)
以股權支付的補償		6,161	5,581
股份獎勵計劃受託人購入的股份	24(a)	(2,847)	(930)
以貨船代價股份發行之股份，扣除發行開支	24(b)	-	11,917
於12月31日		1,831,226	1,064,509

綜合現金流量表

	附註	截至12月31日止年度	
		2021年 千美元	2020年 千美元
經營業務			
經營業務產生的現金	26(a)	851,468	221,985
已付稅項		(1,046)	(2,372)
經營業務產生的現金淨額		850,422	219,613
投資活動			
購置物業、機器及設備		(224,483)	(102,031)
出售物業、機器及設備		21,575	3,426
添置持作出售資產		-	(1,397)
出售持作出售資產		7,806	6,717
收取分租應收賬款—本金部分		1,915	6,692
已收分租應收賬款利息	8	7	116
定期存款的增加		(141,536)	(8,500)
已收銀行利息	8	715	2,863
投資活動中所用的現金淨額		(334,001)	(92,114)

	附註	截至12月31日止年度	
		2021年 千美元	2020年 千美元
融資活動			
提用銀行貸款及其他借貸	26(b)	70,000	245,852
償還銀行貸款及其他借貸	26(b)	(348,290)	(257,396)
已付借貸利息及其他財務開支		(26,213)	(31,259)
償還租賃負債—本金部分	23	(36,381)	(41,549)
已付租賃負債利息	8	(2,823)	(3,396)
派付股息	10	(86,473)	(12,894)
股份獎勵計劃受託人購入股份的付款	24(a)	(2,847)	(930)
融資活動中所用的現金淨額		(433,027)	(101,572)
現金及現金等價物的增加淨額			
		83,394	25,927
現金及現金等價物			
於1月1日		226,273	200,193
現金及現金等價物的增加淨額		83,394	25,927
匯兌(虧損)/收益		(33)	153
於12月31日	18	309,634	226,273
定期存款			
於1月1日		8,500	-
定期存款的增加		141,536	8,500
於12月31日	18	150,036	8,500
於12月31日的現金及存款	18	459,670	234,773

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2022年2月24日批准刊發。

◀▶ 第13至31頁 年度回顧
市場回顧及我們的表現

◀▶ 第123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53頁
 - 信貸及交易對手風險－第55頁
 - 流動資金風險－第60頁
 - 資本管理風險－第60頁
- 薪酬報告內的僱員福利－第68至69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2021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)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

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

2.3 會計政策導覽

會計政策	位置
持作出售資產	附註20
借貸	附註22
現金及現金等價物	附註18
綜合賬目	
合營業務	附註15
附屬公司	附註2.4
或然負債及或然資產	附註31
可換股價券	附註22(b)
即期及遞延所得稅	附註9
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10
僱員福利	薪酬報告(第69頁)
按公平值列賬及於損益表處理之財務資產	附註16
財務擔保合約	附註30
外幣換算	附註2.5
商譽	附註14
於i) 投資及非財務資產及ii) 財務資產的減值	附註5
存貨	附註19
租賃	
租賃負債	附註23
租賃的非租賃部分	附註5
使用權資產	附註13
本集團為出租人之經營租賃	附註27(b)(ii)
抵銷金融工具	附註16
物業、機器及設備，包括：	
i) 貨船及貨船部件成本；ii) 其他物業、機器及設備；iii) 其後產生的成本；	
iv) 折舊；v) 剩餘價值及可使用年期；及vi) 出售收益或虧損	附註12
撥備	附註2.6
貨運租金、租賃貨船租金及其他收入之收入確認	附註4
分部報告	附註4
股本	附註24
應收貿易賬款	附註17
應付貿易賬款	附註21

本集團的主要會計政策於本財務報表所呈列的各年度內貫徹應用。

2.4 綜合賬目

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

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

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

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

所轉讓代價、被收購公司的任何非控制性權益金額及任何先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。

2.5 外幣換算 (續)

(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。

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

(c) 集團公司

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

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

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

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

2.6 撥備

當本集團因過往事件而現在須負法律或推定責任，在解除責任時可能需要消耗資源，和能夠對所涉及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12
(b) 貨船及貨船部件成本的可使用年期	附註12
(c) 自有貨船及使用權資產的減值	附註12
(d) 商譽減值	附註14

4 營業額及分部資料

千美元	2021年	2020年
貨運租金	2,355,111	1,364,590
租賃貨船租金		
– 租賃部分	495,078	54,650
– 非租賃部分	122,322	51,692
其他收入	3	–
	2,972,514	1,470,932

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。

由於我們的貨運服務屬跨國經營，管理層認為該等業務的性質無法按具體地區分部對營運溢利進行有意義的分配，故未有呈列地區分部資料。

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

收入按於本集團日常業務中就提供服務而與客戶訂立的合約中約定的交易價格計量。收入在扣除回扣及折扣以及抵銷本集團內部銷售後列賬。

(i) 貨運租金及租賃貨船租金

本集團從航運業務獲得收入，其中大部分源自小靈便型及超靈便型乾散貨船。收入來自程租合約及期租合約的組合收入。

貨運租金，即程租合約的收入，乃就航程由裝貨至卸貨以時間比例基準確認。

租賃貨船租金，即期租合約的收入，乃以按時間的日均租金確認。本集團將期租合約的租賃部分（即租賃光船）與非租賃部分（即技術管理服務）分開入賬。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。

(ii) 其他收入

海事管理服務收入於提供該等服務時確認列賬。

利息收入乃根據時間比例基準，按實際利息法確認。

5 按性質分類的開支

千美元	2021年	2020年
貨船相關開支		
租賃貨船開支(a)	934,744	358,807
所耗燃料	462,497	336,285
港口開銷及其他航程開支	440,498	352,724
貨船折舊		
—自有貨船	117,800	125,314
—使用權資產	30,436	30,931
僱員福利開支—船員薪金及相關開支(c)	128,884	109,470
貨船營運開支	55,764	54,478
所耗潤滑油	10,517	10,659
燃料掉期合約(收益)/虧損淨額	(21,174)	692
	2,159,966	1,379,360
一般及行政管理開支(b)		
僱員福利開支(包括董事酬金)(c)	71,464	50,631
其他物業、機器及設備折舊		
—使用權資產	2,324	2,284
—自有其他物業、機器及設備	1,635	1,551
匯兌(收益)/虧損淨額	(56)	1,228
核數師酬金		
—核數	908	762
—非核數	187	61
辦公室租賃開支	674	668
其他一般及行政管理開支	4,531	3,626
	81,667	60,811

千美元	2021年	2020年
其他開支		
撥備	4,279	—
出售物業、機器及設備之虧損	448	571
貨運期貨協議虧損淨額	88	18
出售持作出售資產之虧損	—	1,247
遠期外匯合約虧損淨額	—	264
	4,815	2,100
以上各項之總和與以下計入損益表之項目總和一致： (i)服務開支、(ii)間接一般及行政管理開支及(iii)其他開支	2,246,448	1,442,271

(a) 租賃貨船開支

租賃貨船開支包括租賃期12個月或以下的短期租賃開支及租賃期超過12個月的長期租賃之非租賃部分。租賃貨船開支包括以指數掛鈎為基準的可變租賃款項為20,500,000美元(2020年：3,700,000美元)。

(b) 一般及行政管理開支總額

千美元	2021年	2020年
直接一般及行政管理開支(包括於服務開支內)	73,205	54,699
間接一般及行政管理開支	8,462	6,112
一般及行政管理開支總額	81,667	60,811

(c) 僱員福利開支

僱員福利開支總額為200,300,000美元(2020年：160,100,000美元)，詳情請參閱薪酬報告第68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,或在發生任何顯示可能出現減值之事件或情況變化時作出更頻密的測試。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金額。資產的賬面值高於其可收回金額的部分乃確認為減值虧損。

可收回金額即(a)扣除出售開支之資產公平值及(b)資產的使用價值兩者中較高者。貨船的公平值乃由獨立估值師釐定。貨船的使用價值指持續使用貨船所產生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撥備撥回。當且僅當自最後一次確認資產的減值虧損以來,用於釐定可收回金額的估計發生變化,且可收回金額超過賬面值時,方會確認減值撥備的撥回。因減值虧損的撥回而增加的賬面值,不得超過在過往年度未確認資產減值虧損的情況下本應釐定之賬面值(扣除攤銷或折舊)。

(ii) 財務資產的減值

本集團的應收貿易賬款為財務資產,須進行預期信貸虧損評估的測試。就應收貿易賬款而言,預期信貸虧損乃採用全期預期虧損撥備計算。為了計算預期信貸虧損,本集團按個別債務人的基準評估應收貿易賬款,以釐定本集團未能根據該應收款的原定條款收取到期之特定金額的可能性。本集團考慮各債務人以往的還款表現、外部評級、報告和統計數據、其他因素如債務人出現嚴重財務困難以及影響債務人的宏觀經濟因素(如合適),並納入對未來情況的預測。應收貿易賬款賬面值撇減減值撥備,虧損金額於損益表「服務開支」內確認。倘出現應收貿易賬款無法合理預期收回的情況,則被撇銷。

就按攤銷成本計算的其他財務資產而言,預期信貸虧損乃以前瞻基準評估。

現金及現金等價物亦須遵守香港財務報告準則第9號的減值測試要求。

租賃的非租賃部分

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

6 貨船減值撥回／(撥備)

千美元	2021年	2020年
減值撥回／(撥備)		
－自有貨船	150,283	(194,557)
－使用權資產	2,214	(4,113)
－持作出售資產	(839)	(934)
	151,658	(199,604)

有關減值的關鍵會計估計及判斷請參閱附註12。↔

7 其他收入及收益

千美元	2021年	2020年
遠期外匯合約收益淨額	251	－
出售持作出售資產之收益	85	－
政府補貼	－	1,407
終止辦公室租賃之收益	－	20
	336	1,427

8 財務收入及財務開支

千美元	2021年	2020年
財務收入		
銀行利息收入	(715)	(2,863)
分租應收賬款利息收入	(7)	(116)
	(722)	(2,979)
財務開支		
借貸利息		
－銀行貸款	15,671	22,907
－可換股債券	7,540	7,438
－其他借貸	2,168	1,833
租賃負債利息		
－貨船	2,480	2,983
－其他物業、機器及設備	343	413
利率掉期合約虧損淨額	2,717	2,287
其他財務費用	1,515	1,796
	32,434	39,657
財務開支淨額	31,712	36,678

9 稅項

本集團於國際營運的船運收入，根據營運所在國家適用的稅務條例，毋須或免除納所得稅。非船運業務收入須按經營業務所在國家的適用稅率納稅。

自損益表扣除／(計入)的稅項為：

千美元	2021年	2020年
香港利得稅，按稅率16.5% (2020年：16.5%) 計算撥備	930	725
海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	612	363
就過往年度作出調整	(4)	946
稅項支出	1,538	2,034

本集團除稅前溢利／(虧損)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	2021年	2020年
除稅前溢利／(虧損)	846,348	(206,194)
按適用稅率計算之稅項	139,602	(34,063)
毋須課稅的收入	(352,309)	(129,618)
不能扣稅的開支	214,249	164,769
就過往年度作出調整	(4)	946
稅項支出	1,538	2,034
加權平均適用稅率	16.5%	16.5%

會計政策

即期所得稅

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

遞延所得稅

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

遞延所得稅資產是就很有可能未來應課稅溢利而就此可使用暫時差異而確認。

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

10 股息

	2021年			2020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	14.0	1.8	86,473	-	-	-
擬派末期基本股息(a)	42.0	5.4	259,684	-	-	-
擬派特別股息(a)	18.0	2.3	111,376	-	-	-
年內股息總額	74.0	9.5	457,533	-	-	-
年內派付股息(b)	14.0	1.8	86,473	2.1	0.3	12,894

(a) 擬派末期基本股息及特別股息須待至2022年4月19日於股東週年大會上由股東批准，故並未於財務報表呈列。

(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)批准股息之期間在財務報表確認為負債。

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

11 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按股東應佔溢利／(虧損)除以年內已發行股份(但不包括本公司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(a)))的加權平均數所計算。

	2021年	2020年
股東應佔溢利／(虧損)	(千美元) 844,810	(208,228)
已發行股份的加權平均數	(千股) 4,719,323	4,682,620
每股基本盈利	(美仙) 17.90	(4.45)
相等於	(港仙) 139.08	(34.51)

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按就可換股債券之利息的影響作調整後的基本盈利，除以就可換股債券(附註22(b))及未歸屬有限制股份(附註24(a))的攤薄影響作出調整後的年內已發行股份(不包括本公司股份獎勵計劃之受託人所持的股份)的加權平均數所計算。

	2021年	2020年
股東應佔溢利／(虧損)	(千美元) 844,810	(208,228)
可換股債券之利息的影響	(千美元) 7,540	-
經調整股東應佔溢利／(虧損)	(千美元) 852,350	(208,228)
已發行股份的加權平均數	(千股) 4,719,323	4,682,620
未歸屬有限制股份的影響	(千股) 88,188	-
可換股債券的影響	(千股) 612,195	-
已攤薄的股份加權平均數	(千股) 5,419,706	4,682,620
每股攤薄盈利	(美仙) 15.73	(4.45)
相等於	(港仙) 122.19	(34.51)

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

12 物業、機器及設備

千美元	2021年					2020年				
	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	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1月1日	2,609,097	5,529	10,003	31	2,624,660	2,602,531	5,365	9,490	29	2,617,415
添置	223,871	187	401	–	224,459	133,771	151	565	–	134,487
轉移自／(至)持作出售資產 (附註20)	34,379	–	–	–	34,379	(96,633)	–	–	–	(96,633)
出售	(61,090)	–	(8)	–	(61,098)	(18,180)	(6)	(13)	–	(18,199)
撇銷	(14,791)	–	(107)	–	(14,898)	(12,392)	(52)	(89)	–	(12,533)
匯兌差額	–	(95)	(54)	(2)	(151)	–	71	50	2	123
於12月31日	2,791,466	5,621	10,235	29	2,807,351	2,609,097	5,529	10,003	31	2,624,660
累計折舊及減值										
於1月1日	947,679	3,047	8,661	31	959,418	731,784	2,205	8,045	29	742,063
年內折舊	117,800	922	713	–	119,435	125,314	870	681	–	126,865
轉移自／(至)持作出售資產 (附註20)	26,816	–	–	–	26,816	(77,396)	–	–	–	(77,396)
減值(撥回)／撥備	(150,283)	–	–	–	(150,283)	194,557	–	–	–	194,557
出售	(39,067)	–	(8)	–	(39,075)	(14,188)	(4)	(10)	–	(14,202)
撇銷	(14,791)	–	(107)	–	(14,898)	(12,392)	(52)	(89)	–	(12,533)
匯兌差額	–	(46)	(33)	(2)	(81)	–	28	34	2	64
於12月31日	888,154	3,923	9,226	29	901,332	947,679	3,047	8,661	31	959,418
賬面淨值										
於12月31日	1,903,312	1,698	1,009	–	1,906,019	1,661,418	2,482	1,342	–	1,665,242

估計可使用年期

 貨船：
貨船部件成本：

 25年
至下一次入塢
的估計期間

 4至10年
或剩餘租賃期
(如時間較短)

3至6年

4至5年

12 物業、機器及設備(續)

- (a) 於2021年12月31日，貨船部件成本的總成本及累計折舊分別為90,531,000美元(2020年：80,991,000美元)及54,732,000美元(2020年：45,400,000美元)。
- (b) 賬面淨值1,398,640,000美元(2020年：1,507,344,000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77,438,000美元(2020年：116,737,000美元)的若干自有貨船已實際上抵押予其他借貸(附註22(c))為抵押品，作為一旦違約時將對該等貨船的權利歸屬予出租人。
- (c) 於2021年12月31日，本集團擁有賬面淨值為1,903,300,000美元的貨船如下：

	貨船艘數	平均 賬面淨值 (百萬美元)	賬面淨值 總額 (百萬美元)
小型小靈便型	15	11.0	164.8
大型小靈便型	64	14.6	931.8
超靈便型	41	18.8	771.4
好望角型(附註)	1	35.3	35.3
	121		1,903.3

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

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

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

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

(ii) 其他物業、機器及設備

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

(iii) 其後產生的開支

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

(iv) 折舊

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

(v) 剩餘價值及可使用年期

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

本集團貨船及貨船部件成本的可使用年期，為本集團預期貨船及貨船部件可供使用的時期。於各結算日，本集團會審閱資產的剩餘價值及可使用年期，並在有需要的情況下作出調整。

(vi) 出售收益或虧損

出售收益或虧損乃通過將所得款項與賬面值比較而釐定，並在損益表中確認。

12 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，當貨船剩餘價值較管理層所估計的增加／減少10%時，於下年度折舊開支將減少／增加2,900,000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22,900,000美元或增加54,000,000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價值是否出現任何減值，或任何先前確認的減值虧損是否應予撥回。評估潛在減值及減值撥備撥回跡象時，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。如果存在任何此類跡象，本集團將根據上述資料以及獨立估值師的估值估計該資產的可收回金額。

可以互換調配的貨船乃一併歸入一個現金產生單位。自有貨船及使用權資產被分為三個現金產生單位，包括低於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船(「小型小靈便型乾散貨船」)、相等於或高於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船(「大型小靈便型乾散貨船」)以及超靈便型乾散貨船。

當賬面值高於可收回金額(即使用價值與扣除出售開支之公平值兩者中較高者)時，則確認減值。同樣地，當可收回金額高於賬面值時，在符合附註5所述條件的情況下，確認減值撥備的撥回。

本集團已在去年確認小型小靈便型乾散貨船及大型小靈便型乾散貨船現金產生單位的減值虧損。鑑於乾散貨市場前景顯著好轉並帶動貨船價值隨之上升，管理層識別出有跡象顯示所有現金產生單位沒有進一步的減值，而過往對小型小靈便型乾散貨船及大型小靈便型乾散貨船現金產生單位確認的減值虧損可能不再存在或可能已經減少。

於2021年12月31日，管理層評估了小型小靈便型乾散貨船及大型小靈便型乾散貨船現金產生單位的可收回金額，並根據其使用價值，釐定過往對這些現金產生單位確認的減值虧損不再存在。因此，小型小靈便型乾散貨船及大型小靈便型乾散貨船現金產生單位的剩餘減值撥備83,900,000美元及68,600,000美元已被悉數撥回。

貨船使用價值涉及根據假設而對估計未來貨船盈利作出評估，並以適當貼現率得出該等盈利的現值。貼現率以加權平均資本成本為基礎，採用標準的加權平均資本成本模型計算，其中股權成本、債務成本和資本結構是關鍵參數。適用貼現率為7.3%(2020年：7.0%)。

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

■ 敏感度分析：

- (i) 倘所有其他變數維持不變，由管理層估計的貼現率增加100個基點，就小型小靈便型乾散貨船、大型小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船均無減值的必要。
- (ii) 倘所有其他變數維持不變，由管理層估計的貨船未來每日盈利減少500美元，將就小型小靈便型乾散貨船產生5,900,000美元之潛在減值，而就大型小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船則無減值的必要。

13 使用權資產

千美元	貨船	其他物業、 機器及設備	總計
於2021年1月1日	57,739	8,039	65,778
添置	9,746	94	9,840
折舊	(30,436)	(2,324)	(32,760)
租賃修改	10,204	159	10,363
減值撥備撥回	2,214	—	2,214
匯兌差額	—	(133)	(133)
於2021年12月31日	49,467	5,835	55,302
於2020年1月1日	68,751	9,084	77,835
添置	24,032	760	24,792
折舊	(30,931)	(2,284)	(33,215)
租賃修改	—	384	384
減值撥備	(4,113)	—	(4,113)
租賃終止	—	(148)	(148)
匯兌差額	—	243	243
於2020年12月31日	57,739	8,039	65,778

會計政策

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

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

倘有顯示減值跡象，使用權資產亦須如同自有資產進行減值檢測。

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

14 商譽

千美元	2021年	2020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，或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開支之公平值之間兩者中較高者。任何減值即時確認為開支，且其後不予撥回。

關鍵會計估計及判斷－商譽之減值

商譽的可收回金額乃按使用價值釐定，其計算乃基於一年預算及隨後四年展望，而重要假設則基於過往業績及管理層對市場發展及一般通脹的預期訂立。第五年後的現金流量乃假設沒有增長而現有業務範圍、業務環境及市況亦無重大變動的情況下計算而得。本集團現金流量預測使用的貼現率為7.3%(2020年：7.0%)。

根據已進行的評估，毋須對商譽的賬面值作減值撥備。

倘所有其他變數維持不變，增加原來估計的貼現率100個基點不會帶來任何減值。

15 於合營業務的權益

本集團與第三方訂立契約平均分攤一艘貨船租賃的經營盈虧。該安排已於年內結束。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	2021年	2020年
營業額	523	1,139
服務開支	(528)	(1,189)
財務收入	7	116
財務開支	(4)	(74)
	(2)	(8)

會計政策

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

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

16 衍生資產及負債

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

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

公平值級別

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

利率掉期合約、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租金釐定。

千美元	2021年		2020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)	-	(2,687)	-	(7,883)
遠期外匯合約(b)(i)	-	(3,834)	65	(3,064)
不符合對沖會計處理方法的衍生工具				
燃料掉期合約(c)	494	(19)	3,961	(2,470)
遠期外匯合約(b)(ii)	2	-	-	(147)
	496	(6,540)	4,026	(13,564)
流動				
現金流量對沖				
利率掉期合約(a)	-	(7)	-	(239)
遠期外匯合約(b)(i)	264	(181)	-	-
不符合對沖會計處理方法的衍生工具				
燃料掉期合約(c)	14,435	(10,021)	15,410	(7,307)
遠期外匯合約(b)(ii)	3	(23)	-	(121)
貨運期貨協議(d)	8	-	-	-
	14,710	(10,232)	15,410	(7,667)
總計	15,206	(16,772)	19,436	(21,231)

16 衍生資產及負債(續)

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

由於全球利率基準改革，倫敦銀行同業拆息將於2023年6月後被替代參考利率完全取代，預計這將影響到2023年中期以後到期的按倫敦銀行同業拆息為基準的借貸及其相應的對沖工具。於2021年12月31日，本集團按倫敦銀行同業拆息為基準及預計將於2023年6月後到期的餘下已承諾融資為344,300,000美元，其中96,000,000美元通過利率掉期對沖。管理層正在與交易對手就過渡至替代基準利率進行磋商。

■ 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現金淨額(2020年：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增加/減少約1,800,000美元(2020年：減少/增加約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) 符合對沖會計法為現金流量對沖的遠期外匯合約

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

於2021年12月31日，本集團持有的未完成遠期外匯合約主要為購買約167,200,000丹麥克朗(2020年：291,700,000丹麥克朗)，並同時出售約29,600,000美元(2020年：51,800,000美元)。此等合約將於2023年8月止期內屆滿。

(ii) 未符合對沖會計法的遠期外匯合約

於2021年12月31日，本集團擁有尚未完成之遠期外匯合約，購買約2,000,000美元(2020年：3,600,000美元)，並同時出售約2,800,000澳元(2020年：5,100,000澳元)，作對沖以澳元計值的收入的潛在波動風險。此等合約將於2023年3月止期內屆滿。

16 衍生資產及負債(續)

(c) 燃料掉期合約

我們所有燃料掉期合約均未符合對沖會計法

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

本集團亦利用燃料掉期合約，為若干已裝配硫淨化器的超靈便型乾散貨船之部分估計燃料耗用量，鎖定高硫與低硫燃料之間的遠期差價。由於差價於2020年已顯著收窄，所有合約已於2020年平倉以鎖定收益並將於2022年12月止期內屆滿。

於2021年12月31日，本集團擁有尚未完成之燃料掉期合約如下：

合約類型	燃料種類	數量 (公噸)	平均合約 價格 (美元)	平均市值 價格 (美元)	至以下 期內屆滿
2021年					
買入	燃油	22,423	330	418	2022年12月
買入	低硫燃油	127,930	499	543	2023年2月
買入	船用輕柴油	47,834	502	638	2024年12月
賣出	燃油	19,800	203	419	2022年12月
賣出	低硫燃油	38,612	459	546	2022年12月
賣出	船用輕柴油	24,914	582	642	2023年3月
2020年					
買入	燃油	73,588	292	278	2022年12月
買入	低硫燃油	138,772	333	377	2022年12月
買入	船用輕柴油	108,122	413	426	2023年9月
賣出	燃油	70,440	207	279	2022年12月
賣出	低硫燃油	71,838	422	376	2022年12月
賣出	船用輕柴油	58,711	511	427	2022年12月

■ 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以下類型的燃料掉期合約的平均遠期價格上升／下降10%，則本集團之除稅後溢利將就燃油增加／減少約100,000美元(2020年：增加／減少約100,000美元)；就低硫燃油增加／減少約4,800,000美元(2020年：增加／減少約2,500,000美元)；以及就船用輕柴油增加／減少約1,500,000美元(2020年：增加／減少約2,100,000美元)。

(d) 貨運期貨協議

我們的貨運期貨協議均未符合對沖會計處理方法

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

於2021年12月31日，本集團擁有以下貨運期貨協議：

合約類型	指數	數量 (日)	合約日均價格 (美元)	至以下 期內屆滿
2021年				
賣出	BHSI ¹	105	22,536	2022年12月

¹ 「BHSI」指「波羅的海小靈便型乾散貨船指數」。

於2020年12月31日，本集團概無尚未完成之貨運期貨協議。

■ 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的貨運期貨協議的平均遠期租金增加／減少20%，本集團的除稅後溢利將減少／增加約500,000美元。

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。

倘一項對沖衍生工具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	2021年	2020年
非流動		
預付款項(a)	8,499	4,947
流動		
應收貿易賬款(b)	118,065	41,988
其他應收款項	25,755	18,849
預付款項	28,019	17,061
	171,839	77,898

 **第55頁 我們的主要風險**
 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) 非流動預付款項

預付款項包括購置貨船的已付訂金、安裝壓倉水處理系統的已付分期付款及貨船入塢開支。

(b) 應收貿易賬款

於2021年12月31日，應收貿易賬款按發票日期計算的賬齡如下：

千美元	2021年	2020年
30日或以下	95,255	32,207
31-60日	6,665	3,844
61-90日	5,431	1,475
90日以上	10,714	4,462
	118,065	41,988

會計政策

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

有關減值的會計政策，請參閱附註5。


信貸政策

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

本集團擁有大量國際客戶，因此其應收貿易賬款的信貸風險並不集中。

於2021年及2020年12月31日，貿易及其他應收款項並無任何虧損撥備。

18 現金及存款

千美元	2021年	2020年
銀行及庫存現金	83,358	48,605
銀行存款	376,363	186,219
現金及存款總額	459,721	234,824
年內銀行存款平均實際利率	0.3%	1.0%
年末銀行存款平均剩餘到期時間	49日	43日
現金及現金等價物	309,634	226,273
原到期日多於三個月的定期存款	150,036	8,500
現金及存款	459,670	234,773
列入非流動資產的有限制銀行存款	51	51
現金及存款總額	459,721	234,824

現金及存款主要以美元計值。由於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

本集團根據風險、回報及流動性的適度平衡進行評估，將現金投資於存放在主要位於香港及新加坡的多家國際性大型銀行之各種金融產品。於2021年12月31日，本集團持有的現金及存款包括426,500,000美元及相當於33,200,000美元的其他貨幣。該等現金及存款主要存放於流動存款及儲蓄戶口。

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32頁 現金及借貸

現金流及現金

19 存貨

千美元	2021年	2020年
燃料	91,597	65,558
潤滑油及其他	11,993	12,537
	103,590	78,095

會計政策

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

20 持作出售資產

千美元	2021年	2020年
於1月1日	16,136	4,400
轉移自物業、機器及設備(附註12)	-	19,237
轉移至物業、機器及設備(附註12)	(7,563)	-
添置	-	1,397
出售	(7,721)	(7,964)
減值撥備	(839)	(934)
其他	(13)	-
於12月31日	-	16,136

於2020年12月31日，價值8,415,000美元的持作出售資產為銀行貸款的抵押品(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開支之公平值兩者之間的較低者列賬。

倘分類為持作出售資產不再符合上述確認標準，彼等將不再分類為持作出售。彼等按以下兩者之間的較低者列賬：(a)彼等分類為持作出售前的賬面金額，並按其猶如從未分類為持作出售時本應確認的折舊進行調整；及(b)於隨後決定不再出售當日的可收回金額。此重新計量的金額與現有賬面金額之間的差異確認為減值虧損。

21 應付貿易賬款及其他應付款項

千美元	2021年	2020年
非流動		
預收賬款	17	895
流動		
應付貿易賬款(a)	70,513	56,332
計提費用及其他應付款項	105,929	60,413
預收賬款(b)	71,112	44,621
	247,554	161,366

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2021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	2021年	2020年
30日或以下	66,034	50,743
31–60日	732	316
61–90日	93	346
90日以上	3,654	4,927
	70,513	56,332

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68,600,000美元（2020年：43,300,000美元）。於2020年12月31日的預收賬款43,300,000美元已全數於2021年確認為收入。

22 借貸

千美元	2021年	2020年
非流動		
銀行貸款(a)	320,868	567,329
可換股債券(b)	165,183	162,893
其他借貸(c)	35,312	44,927
	521,363	775,149
流動		
銀行貸款(a)	57,177	73,027
其他借貸(c)	9,616	15,709
	66,793	88,736
總計	588,156	863,885

借貸主要以美元計值。

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

有關借貸的對賬，請參閱附註26(b)。

關於全球利率基準改革的相關資料，請參閱附註16(a)。

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。

22 借貸(續)

(a) 銀行貸款

本集團的銀行貸款及未提用的已承諾借貸融資包括有抵押及無抵押的銀行貸款及借貸融資。於2021年12月31日，本集團若干銀行貸款的抵押品包括以下各項：

- (i) 賬面淨值為1,398,640,000美元的若干自有貨船(2020年：1,507,344,000美元的自有貨船及8,415,000美元的持作出售資產)的按揭(附註12(b)及附註20)；及
- (ii) 該等貨船盈利及保險補償的轉讓。

銀行貸款的還款期如下：

千美元	2021年	2020年
一年以內	57,177	73,027
第二年	64,203	98,830
第三至第五年	185,573	335,621
第五年以後	71,092	132,878
	378,045	640,356
年內平均實際利率(對沖後)	3.2%	3.2%

(b) 可換股債券

千美元	2021年		2020年	
	面值	負債部分	面值	負債部分
於2025年到期，年票息3.0%	175,000	165,183	175,000	162,893

可換股債券賬面值與彼等公平值相若。

主要條款	
發行規模	175,000,000美元
發行日期	2019年12月10日
到期日	2025年12月10日
票息－現金開支	年利率3.0%，須每半年期末於6月10日及12月10日支付
實際利率	4.7%，自損益表扣除
贖回價	100%
轉換為股份的換股價	2.24港元(自2021年8月11日起生效)(附註)
由債券持有人選擇轉換	持有人可於2020年1月20日或之後隨時換股
債券持有人按本金額的100%贖回之認沽日期	於2023年12月10日，每名債券持有人將有權要求本集團贖回全部或部分債券。

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

會計政策

可換股債券按(i)負債部分及(ii)權益部分的總和入賬。

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

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

22 借貸(續) ◀▶

(c) 其他借貸

本集團的其他借貸以乃關於合計賬面淨值為77,438,000美元(2020年:116,737,000美元)(附註12(b))的五艘(2020年:八艘)自有貨船,該等貨船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。

該等其他借貸的還款期如下:

千美元	2021年	2020年
一年以內	9,616	15,709
第二年	10,757	9,616
第三至第五年	8,159	16,400
第五年以後	16,396	18,911
	44,928	60,636
年內平均實際利率(對沖後)	4.3%	4.6%

23 租賃負債

千美元	2021年	2020年
於1月1日	76,833	92,907
添置	9,840	24,792
還款	(36,381)	(41,549)
租賃修改	10,363	384
租賃終止	-	(168)
匯兌差額	(226)	467
於12月31日	60,429	76,833
非流動	29,270	50,089
流動	31,159	26,744
	60,429	76,833

租賃負債的還款期如下:

千美元	2021年	2020年
一年以內	31,159	26,744
第二年	14,375	21,219
第三至第五年	13,823	27,084
第五年以後	1,072	1,786
	60,429	76,833

會計政策

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

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

短期租賃及低值資產租賃的租賃款項於租賃期內以直線法於損益表內支銷。

24 股本

	2021年		2020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	4,787,014,272	47,490	4,713,396,510	47,039
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(a)	23,820,000	238	23,186,000	232
以有限制股份獎勵授出予僱員的股份(a)	9,444,000	3,246	7,683,000	1,284
於有限制股份獎勵失效後轉回受託人的股份(a)	(1,364,000)	(269)	(3,182,000)	(653)
股份獎勵計劃受託人購入的股份(a)	(7,587,000)	(2,847)	(5,863,000)	(930)
以貨船代價股份發行的股份(b)	-	-	51,793,762	518
於12月31日	4,811,327,272	47,858	4,787,014,272	47,490

於2021年12月31日，本公司之已發行股本為4,812,691,272股（2020年：4,788,871,272股）股份。較於上表所示之股份數目相差的1,364,000股（2020年：1,857,000股）股份為受託人所持有與有限制股份獎勵有關的股份，金額為269,000美元（2020年：399,000美元），並已於股本扣減。

(a) 有限制股份獎勵

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

當有限制股份獎勵授出時，相關數目的股份會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。於股份歸屬前，承授人不會就股份享有投票、收取股息（董事會在其酌情下授出予承授人收取股息權利除外）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，並可用於作出未來授出的股份獎勵。

年內未歸屬有限制股份獎勵的數目變動如下：

千股	2021年	2020年
於1月1日	77,209	81,690
已授出	33,264	30,869
已歸屬	(30,298)	(32,168)
已失效	(1,364)	(3,182)
於12月31日	78,811	77,209

於2021年12月31日及根據歸屬時間表，在78,811,000股未歸屬有限制股份獎勵中，24,295,000股、24,645,000股及29,871,000股將分別於2022年7月14日、2023年7月14日及2024年7月14日歸屬。

 第70至71頁 董事會報告
已授出有限制獎勵的變動

24 股本 (續)

有限制股份獎勵的公平值根據本公司與僱員同意股份獎勵安排條款當天的股份收市價釐定。年內已授出的股份之每股加權平均公平值為1.7港元(2020年：1.5港元)。

已授出股份的來源及其導致股本與股份溢價及僱員福利儲備之間的相對變動如下：

已授出股份獎勵的來源	2021年		2020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	23,820,000	238	23,186,000	232
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	7,587,000	2,847	5,863,000	930
自受託人轉讓的股份	1,857,000	399	1,820,000	354
	33,264,000	3,484	30,869,000	1,516

(b) 於2020年以貨船代價股份發行之股份

於2019年9月17日，本集團就收購貨船訂立合約，並透過結合以發行價為每股1.80港元發行股份(「貨船代價股份」)及現金支付。於2020年，本集團獲交付貨船後發行51,793,762股股份。於2019年9月17日的收市價為每股1.77港元。

會計政策

普通股歸類為權益。因發行新股份而增加的直接成本於權益中列為所得款項的扣減。

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

就以權益償付的以股權支付的交易而言(不包括來自僱員的服務及其他類似服務(見薪酬報告第69頁))，本集團按已收服務的公平值作為計量權益的相應增長。已收服務的公平值若不能可靠估計，本集團會參考所授出股本工具的公平值以間接計量權益的相應增長。↔

25 儲備

千美元	2021年										2020年											
	其他儲備									保留溢利/ (累計虧損)	總計	其他儲備									保留溢利/ (累計虧損)	總計
	股份 ^(a) 溢價	合併 ^(b) 儲備	可換股 債券儲備	僱員 福利儲備	對沖儲備	匯兌儲備	實繳盈餘 ^(c)	小計	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)	小計				
於1月1日	307,139	(56,606)	13,121	(7,199)	(7,956)	(88)	779,938	1,028,349	(11,330)	1,017,019	292,405	(56,606)	13,121	(7,488)	(282)	(893)	779,938	1,020,195	208,698	1,228,893		
全面收益																						
股東應佔溢利	-	-	-	-	-	-	-	-	844,810	844,810	-	-	-	-	-	-	-	-	(208,228)	(208,228)		
其他全面收益																						
現金流量對沖																						
一公平值虧損	-	-	-	-	(267)	-	-	(267)	-	(267)	-	-	-	(5,936)	-	-	-	(5,936)	-	(5,936)		
一轉撥至損益表	-	-	-	-	5,610	-	-	5,610	-	5,610	-	-	-	(1,738)	-	-	-	(1,738)	-	(1,738)		
匯兌差額	-	-	-	-	-	(277)	-	(277)	-	(277)	-	-	-	-	805	-	805	805	-	805		
全面收益總額	-	-	-	-	5,343	(277)	-	5,066	844,810	849,876	-	-	-	(7,674)	805	-	(6,869)	(208,228)	(215,097)			
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易																						
以股份代價股份發行的股份，扣除發行開支(附註24(b))	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,399	-	-	-	-	-	11,399	-	-	11,399		
派付股息(附註10)	-	-	-	-	-	-	-	-	(86,473)	(86,473)	-	-	-	-	-	-	-	-	(12,894)	(12,894)		
以股權支付的補償(見薪酬報告第68頁)	-	-	-	6,161	-	-	-	6,161	-	6,161	-	-	-	5,581	-	-	5,581	-	-	5,581		
股份獎勵之授出(附註24(a))	-	-	-	(792)	-	-	-	(792)	(2,454)	(3,246)	-	-	-	(2,378)	-	-	(2,378)	1,094	(1,284)			
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(附註24(a))	6,236	-	-	(6,474)	-	-	-	(238)	-	(238)	3,335	-	-	(3,567)	-	-	(232)	-	-	(232)		
股份獎勵之失效(附註24(a))	-	-	-	269	-	-	-	269	-	269	-	-	-	653	-	-	653	-	-	653		
於12月31日	313,375	(56,606)	13,121	(8,035)	(2,613)	(365)	779,938	1,038,815	744,553	1,783,368	307,139	(56,606)	13,121	(7,199)	(7,956)	(88)	779,938	1,028,349	(11,330)	1,017,019		

(a) 股份溢價主要為扣除計入股本之面值後的發行股份所得款項淨額。

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

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

26 綜合現金流量表附註

(a) 除稅前溢利／(虧損)與經營業務產生的現金對賬表

千美元	2021年	2020年
除稅前溢利／(虧損)	846,348	(206,194)
資產及負債調整		
貨船減值(撥回)／撥備		
－自有貨船	(150,283)	194,557
－使用權資產	(2,214)	4,113
－持作出售資產	839	934
貨船及其他物業、機器及設備之折舊	119,435	126,865
使用權資產之折舊	32,760	33,215
不符合對沖會計處理方法的衍生工具之未變現收益淨額	4,447	(9,415)
撥備	4,279	－
出售持作出售資產之(收益)／虧損	(85)	1,247
出售物業、機器及設備之虧損	448	571
終止辦公室租賃之收益	－	(20)
資本及資金調整		
以股權支付的補償	6,161	5,581
業績調整		
財務開支淨額	31,712	36,678
匯兌(收益)／虧損淨額	(56)	1,228
營運資金變化前的除稅前溢利／(虧損)	893,791	189,360
存貨的(增加)／減少	(25,495)	12,286
應收貿易賬款及其他應收款項的(增加)／減少	(93,974)	4,485
應付貿易賬款及其他應付款項的增加	77,146	15,854
經營業務產生的現金	851,468	221,985

(b) 借貸的對賬表

千美元	2021年	2020年
於1月1日	863,885	863,151
現金流量		
提用銀行貸款及其他借貸	70,000	245,852
償還銀行貸款及其他借貸	(348,290)	(257,396)
可換股債券票息付款	(5,250)	(5,250)
其他非現金變動		
攤銷貸款安排費用	1,108	1,849
應計可換股債券票息	7,540	7,438
修訂其他借貸	－	965
外匯調整	(837)	7,276
於12月31日	588,156	863,885

(c) 所有租賃的現金流出

所有租賃的現金流出總額為943,100,000美元(2020年: 371,900,000美元)。

27 承擔

(a) 資本承擔

千美元	2021年	2020年
已訂約但未確認為負債 — 購買貨船及貨船設備合約	16,757	71,282

(b) 租賃承擔

(i) 本集團作為承租人 — 付款

不可撤銷的租賃承擔包括租賃期12個月或以下的短期租賃及低值資產租賃。該等租賃的未來累計最低租賃付款如下：

千美元	貨船	土地及樓宇	總計
於2021年12月31日			
一年以內	111,862	20	111,882
第二至第五年	—	26	26
	111,862	46	111,908
於2020年12月31日			
一年以內	43,884	18	43,902
第二至第五年	—	26	26
	43,884	44	43,928

(ii) 本集團作為出租人 — 收入

本集團不可撤銷經營租賃項目下的貨船未來累計最低租賃收入列表如下：

千美元	2021年	2020年
一年以內	136,793	29,087
第二至第五年	27,907	26,298
第五年以後	—	4,231
	164,700	59,616

本集團出租貨船的租賃年期於1年至5年內(2020年：1年至6年內)屆滿。將於5年內屆滿之租賃乃關於一艘好望角型乾散貨船。

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12「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60頁所載的流動資金風險一節一併閱讀。本集團的財務負債、以淨額結算衍生金融工具及以總額結算衍生金融工具，以於結算日至合約到期日之餘下期間作為基準金額的有關到期情況概述如下。當中為合約現金流量，包括本金及利息部分（如適用）。↔

千美元	一年以內		第二年		第三至第五年		第五年以後		總計	
	2021年	2020年	2021年	2020年	2021年	2020年	2021年	2020年	2021年	2020年
借貸										
銀行貸款	68,718	89,400	75,383	112,581	208,252	364,867	75,412	140,605	427,765	707,453
其他借貸	11,289	17,926	12,063	11,479	11,415	19,727	23,839	27,641	58,606	76,773
可換股債券	5,250	5,250	5,250	5,250	185,500	190,750	-	-	196,000	201,250
租賃負債	33,020	29,174	15,344	22,927	14,301	28,514	1,178	1,919	63,843	82,534
衍生金融工具										
(i) 結算淨額 (a)										
利率掉期合約	1,782	2,852	607	1,960	327	3,234	-	122	2,716	8,168
燃料掉期合約	10,021	7,307	19	2,470	-	-	-	-	10,040	9,777
(ii) 結算總額 (b)										
遠期外匯合約										
—現金流量對沖										
—流出	48,456	24,166	13,215	18,388	-	13,215	-	-	61,671	55,769
—流入	(45,682)	(22,549)	(11,391)	(17,242)	-	(12,338)	-	-	(57,073)	(52,129)
—其他										
—流出	2,249	2,249	566	2,249	-	566	-	-	2,815	5,064
—流入	(2,220)	(2,095)	(568)	(2,095)	-	(536)	-	-	(2,788)	(4,726)
流出淨額	2,803	1,771	1,822	1,300	-	907	-	-	4,625	3,978
應付貿易賬款及 其他應付款項	176,442	117,332	-	-	-	-	-	-	176,442	117,332

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

(b) 以總額結算衍生金融工具指衍生資產或負債未按上述淨額機制結算。

29 重大關連人士交易

本集團在正常業務過程中按公平基準進行之重大關連人士交易（並不符合上市規則第十四A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67至第69頁的薪酬報告。↔

30 財務擔保

於2021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603,100,000美元（2020年：784,600,000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。

31 或然負債及或然資產

於2021年及2020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2021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			
貨船擁有及租賃			
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	貨船擁有及租賃
Baker River Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Barracuda Island Limited	香港／國際	1港元	貨船租賃
Barrow Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Bass Strait Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Bell Bay Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Block Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Bonny Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Bright Cove Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Cherry Point Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Chiloe Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Columbia River Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Cooper Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Corio Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Cramond Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
鷹峯貿易有限公司	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Eastern Cape Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Elizabeth Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Elizabeth River Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
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
Fortune Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1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

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	公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及繳足股本	主要業務
Good Shape 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
Goodwyn 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
Grande Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Mersea Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
Gullholmen Shipping (BVI) 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
Hainan Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Mount Aso Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Helen Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	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
Honey Island 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
Illovo River 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
Imabari Logger Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃	Mount Seymour Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Impression Bay 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
Ince Point Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Neptune Island 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	Newman Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	26,001美元	貨船擁有及租賃
Indian Ocean Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Nightingale Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
Indigo Lake Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Nobal Sky Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船租賃
Iona Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃	Nootka Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
Ipanema Beach Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	North Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
Ipswich Bay Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃	Novelty Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
Irvine Bay Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Oak Bay Shipping 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	Olive Bay 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	Olympia Logger 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	Orange River Shipping Limited	香港/國際	1港元	貨船租賃
James Bay Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃	Osaka Bay Limited	香港/國際	1港元	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	Otago Bay Limited	香港/國際	1港元	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	Otago Harbour Limited	香港/國際	1港元	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	Othello Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	26,593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	Oyster Bay Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Jumeirah Beach Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Chartering Limited	英屬處女群島/國際	10美元	貨船租賃
Kaiti Hill Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Chartering (No. 1) 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	Pacific Basin Chartering (No. 2) 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	Pacific Basin Chartering (No. 3) 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	Pacific Basin Chartering (No. 4) 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	Pacific Basin Chartering (No. 6) 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				

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
Pacific Basin Chartering (No. 7) 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/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Shakespeare Bay Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Shark Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Sharp Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Shelter Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Skomer Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有
Swan River Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Tampa Bay Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Texel Island Limited	香港/國際	1港元	貨船租賃
Uhland Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
Verner Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
West Bay Shipping Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
White Bay Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃
Zhoushan Shipping Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃
其他			
太平洋航運代理有限公司	香港/國際	10港元	船務諮詢服務
Pacific Basin Handymax (UK) Limited ¹	英格蘭及威爾斯	1英鎊	貨船管理服務
Pacific Basin Handysize Limited	英屬處女群島/香港	10美元	貨船管理及航運服務
Pacific Basin Handysize (HK) Limited	香港	10港元	貨船管理及航運服務

公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及繳足股本	主要業務
Pacific Basin Supramax Limited	香港	10港元	貨船管理及航運服務
Pacific Basin (UK) Limited ¹	英格蘭及威爾斯	2英鎊	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Australia) Pty Ltd ¹	澳洲	1澳元	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Brasil) Ltda	巴西聯邦共和國	95,000巴西雷亞爾	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Canada) Limited	加拿大英屬哥倫比亞省	1股無面值之普通股	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Chile) Limitada	智利聖地牙哥	相等於6,000美元的智利比索	船務諮詢服務
太平洋航運(香港)有限公司	香港	20港元	貨船代理及管理服務
Pacific Basin Shipping (New Zealand) Limited	紐西蘭	100股無面值之股份	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (South Africa) (Pty) Ltd ¹	南非共和國	120股無面值之股份	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (UK) Limited ¹	英格蘭及威爾斯	2英鎊	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (USA) Inc.	美國	1,000美元	船務諮詢服務
PB Maritime Personnel Inc. ¹	菲律賓	17,300,000菲律賓比索	船員服務
PBS Corporate Secretarial Limited	香港	10港元	秘書服務
太華船務(北京)有限公司 ^{1及2}	中國	4,000,000美元 (註冊股本)	代理及貨船管理服務

(1) 該等附屬公司的財務報表並不由羅兵咸永道會計師事務所審核。該等附屬公司之淨負債及本集團股東應佔年內淨虧損之總計分別為22,248,000美元(2020年：17,243,000美元)及5,818,000美元(2020年：4,145,000美元)。

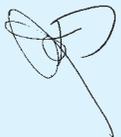
(2) 該附屬公司乃為於中國成立的外商獨資企業，本集團已悉數繳足其註冊資本。

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	
	2021年 千美元	2020年 千美元
資產		
非流動資產		
於附屬公司的投資	1,326,250	744,360
流動資產		
預付款項及其他應收款項	222	224
應收附屬公司款項	469,834	406,024
現金及現金等價物	75	32
	470,131	406,280
資產總額	1,796,381	1,150,640
權益		
股東應佔資本及儲備		
股本	24 47,858	47,490
保留溢利	649,850	9,893
其他儲備	1,085,278	1,079,878
權益總額	1,782,986	1,137,261
負債		
流動負債		
應計費用及其他應付款項	276	259
應付附屬公司款項	13,119	13,120
負債總額	13,395	13,379

董事會已於2022年2月24日批准發表本財務報表。



Martin Fruergaard
董事



Peter Schulz
董事

(b) 本公司儲備變動

千美元	其他儲備					總計
	股份溢價	僱員福利儲備	實繳盈餘	小計	保留溢利	
於2021年1月1日	307,139	(7,199)	779,938	1,079,878	9,893	1,089,771
全面收益						
股東應佔溢利	-	-	-	-	728,884	728,884
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易						
派付股息(附註10)	-	-	-	-	(86,473)	(86,473)
以股權支付的補償(見薪酬報告第68頁)	-	6,161	-	6,161	-	6,161
股份獎勵之授出(附註24(a))	-	(792)	-	(792)	(2,454)	(3,246)
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(附註24(a))	6,236	(6,474)	-	(238)	-	(238)
股份獎勵之失效(附註24(a))	-	269	-	269	-	269
於2021年12月31日	313,375	(8,035)	779,938	1,085,278	649,850	1,735,128
於2020年1月1日	292,405	(7,488)	779,938	1,064,855	604,298	1,669,153
全面收益						
股東應佔虧損	-	-	-	-	(582,605)	(582,605)
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(b))	11,399	-	-	11,399	-	11,399
派付股息(附註10)	-	-	-	-	(12,894)	(12,894)
以股權支付的補償(見薪酬報告第68頁)	-	5,581	-	5,581	-	5,581
股份獎勵之授出(附註24(a))	-	(2,378)	-	(2,378)	1,094	(1,284)
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(附註24(a))	3,335	(3,567)	-	(232)	-	(232)
股份獎勵之失效(附註24(a))	-	653	-	653	-	653
於2020年12月31日	307,139	(7,199)	779,938	1,079,878	9,893	1,089,771

於本公司的財務報表內處理的股東應佔溢利為728,884,000美元(2020年：虧損582,605,000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82至117頁的綜合財務報表，包括：

- 於2021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，包括主要會計政策及其他解釋信息。

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2021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，認為對本年度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12、附註13及附註20。

於2021年12月31日，貴集團擁有一支總值1,903,300,000美元的自有貨船船隊及49,500,000美元的貨船使用權資產（「該等資產」）。於2021年，貴集團將原先在2020年入賬的餘下152,500,000美元的減值撥備悉數撥回。

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。

當一項資產的可收回金額高於其在過往年度未確認資產減值虧損的情況下本應釐定之賬面值（扣除攤銷或折舊）時，則確認以往確認的減值虧損之撥回；其中可收回金額為使用價值與扣除出售開支之公平值兩者中較高者。

貴集團於2021年的市值一直高於其資產淨值。貴集團於該年的盈利能力有明顯改善。因此，管理層就上述情況作出在過往期間確認的減值虧損可能不再存在或可能已經減少之跡象的結論。管理層進一步對該等資產的可收回金額進行了評估。

在進行這評估時，貴集團繼續將該等資產分為三個現金產生單位。三個現金產生單位分別是低於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船（「小型小靈便型乾散貨船」）、相等於或高於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船（「大型小靈便型乾散貨船」）以及超靈便型乾散貨船。

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

根據這評估的結果，貴集團錄得152,500,000美元的減值撥備的撥回。

我們的審計如何處理關鍵審計事項

我們透過評估有關估值方法以評估管理層對該等資產可收回金額的評估。

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

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

關於管理層對扣除出售開支之公平值的評估：

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

基於現有憑證，我們認為管理層於減值評估中使用的判斷及假設合理。

其他信息

貴公司董事須對其他信息負責。其他信息包括年報內的所有信息，但不包括綜合財務報表及我們的核數師報告。其他信息不包括在年報內呈列的特定資料，該等資料被視為綜合財務報表的組成部分，因此涵蓋在我們對綜合財務報表發表的審計意見內。

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

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

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

董事及審核委員會就綜合財務報表須承擔的責任

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

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

審核委員會須負責監督 貴集團的財務報告過程。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

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

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

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

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任(續)

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

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

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

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是John J. Ryan。



羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港，2022年2月24日

集團財務概要

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

千美元	2021年	2020年	2019年	2018年	2017年	
業績						
營業額	2,972,514	1,470,932	1,585,900	1,591,564	1,488,019	
稅息折舊及攤銷前溢利	889,858	184,736	230,704	215,848	133,822	
基本溢利／(虧損)	698,307	(19,444)	20,534	71,968	2,163	
股東應佔溢利／(虧損)	844,810	(208,228)	25,124	72,284	3,610	
資產負債表						
資產總額	2,745,432	2,189,527	2,394,235	2,366,206	2,231,592	
負債總額	(914,206)	(1,125,018)	(1,118,303)	(1,134,997)	(1,070,457)	
權益總額	1,831,226	1,064,509	1,275,932	1,231,209	1,161,135	
現金及存款總額	459,721	234,824	200,244	341,802	244,694	
借貸淨額	128,435	629,061	662,907	619,291	636,274	
現金流量						
經營	850,422	219,613	217,027	189,555	124,740	
投資	(334,001)	(92,114)	(143,900)	(116,842)	(123,560)	
其中購置物業、機器及設備	(224,483)	(102,031)	(183,984)	(127,924)	(219,857)	
融資	(433,027)	(101,572)	(202,146)	29,979	56,759	
現金及現金等價物淨變動(不包括定期存款)	83,394	25,927	(129,019)	102,692	57,939	
其他數據						
每股基本盈利	美仙	17.90	(4.45)	0.55	1.64	0.09
每股股息	美仙	9.5	–	0.3	0.8	–
可供分派溢利派息率		54%	–	51%	50%	–
每股經營業務產生的現金流	美仙	18.0	4.7	4.8	4.3	3.1
每股公司賬面淨值	美仙	38.0	22.2	27.1	27.2	26.1
年末收市價	港元	2.86	1.46	1.64	1.49	1.69
年末市值	千美元	1,764,800	902,000	993,000	863,000	960,000



www.pacificbasin.com

投資者 > 財務概要

歷年財務概要

公司資料

主要辦事處

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

註冊辦事處

Clarendon House
2 Church Street
Hamilton HM11
Bermuda

全球辦事處

香港、大連、德班、馬尼拉、伊洛伊洛、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

公司秘書

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

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

公共及投資者關係

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

社交媒體渠道

Facebook、Twitter、LinkedIn、YouTube及微信



核數師

羅兵咸永道會計師事務所
執業會計師
註冊公眾利益實體核數師

律師

夏禮文律師行

股份代號

聯交所：2343.HK
彭博：2343 HK
路透：2343.HK

已發行股份總數

於2021年12月31日為4,812,691,272股

網址

www.pacificbasin.com



2021年可持續發展報告



請登入網址瀏覽年報及
可持續發展報告
www.pacificbasin.com/ar2021



歡迎使用網上意見表格向我們提出建議

2021年網上年報



顧客心聲



太平洋航運在可靠、及時的服務和具競爭力的運費方面沒有辜負我們的期望，因此是我們最喜歡合作的船東

太平洋航運值得信賴，依常理行事，
是優秀的合作夥伴
我們合作無間，事半功倍

**無論是服務或表現，在與我們
合作的眾多船東當中，只有
太平洋航運是盡善盡美**

你們的可持續發展報告對我們是理想的參考，
而且越來越重要—沒有多少貨運供應商
提供如斯仔細的報告

記得我們與你們的團隊進行商務會談之時，我們最欣賞你們直視問題所在，一同努力尋求解決方案—這種回應是其他地方所欠缺的





你們的團隊在提供優秀服務方面總能突破自己的界限 —
你們準確掌握我們所面對的問題，你們提供的
協助出乎你們的競爭對手所想

太平洋航運擁有 優秀的貨船和船員

若**10分**滿分的話，我會給你們**9.5分**

你們靈活處事，從無任何耽擱或問題，時刻表現專業，執行力強，我們對太平洋
航運的服務質素稱心滿意

你們的貨船之表現在我們一眾貨運供應商之間可謂無出其右

**我們看重太平洋航運以及你們
出色的船隊和聲譽**



由衷感謝太平洋航運及你們的船員確保了
原木裝載作業的順利進行 — 儘管天氣條件惡劣，
但你們的全體船員履行職責時堅守最高安全水平，
隨時準備提供協助



Pacific Basin Shipping Limited

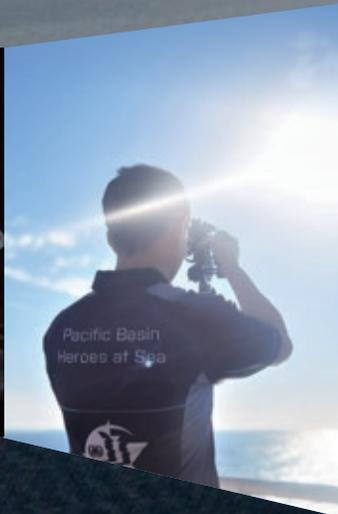
太平洋航運集團有限公司*

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號: 2343)

向每一位均是 海上英雄的 太平洋航運船員致敬

2021 年報



請掃描此處進入本公司網站

關注我們



概念及設計：emperor.works

製作：資本財經印刷有限公司

* 僅供識別

香港
黃竹坑
香葉道2號
One Island South 31樓

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

www.pacificbasin.com