

掌握航舵 揚帆當先



Pacific Basin



#共邁遠途

太平洋航運
2023 年報
股份代號：2343

業務

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500名工業客戶及乾散貨商品貿易商及生產商提供優質、可靠及具競爭力的貨運服務。太平洋航運總部設於香港並於香港上市，於全球營運一支於世界各地進行貨運的龐大船隊

389 名岸上員工分布於
14 個辦事處



5,100+ 名船員支援
我們 **500+** 名行業客戶的需要



260+ 艘貨船
於2023年完成 **2,180+** 次航程



目錄



2023年摘要

- 02 業務摘要
- 03 財務摘要



履行策略

- 35 我們如何創造價值
- 36 履行我們的策略
- 39 可持續發展摘要



業務

- 05 我們的業界
- 06 我們的船隊
- 07 以小宗散貨為核心業務的原因
- 08 我們的全球網絡
- 09 我們的貨運量



管治

- 44 企業管治
- 52 風險管理
- 54 我們的主要風險
- 62 其他資料
- 65 董事及高級管理層
- 68 薪酬報告
- 71 董事會報告
- 78 投資者關係



年度回顧

- 11 主席報告
- 13 行政總裁報告
- 18 與新任財務總監對話
- 20 市場回顧
- 25 我們的表現
- 28 核心業務貨船開支
- 30 現金及借貸
- 32 年內大事回顧



財務業績

- 83 集團表現分析
- 84 財務報表
- 88 財務報表附註
- 120 獨立核數師報告
- 124 集團財務概要
- 125 公司資料

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2023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

業務摘要

業績穩健及現金流強勁

太平洋航運於2023年錄得基本溢利119,200,000美元、淨溢利109,400,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利347,200,000美元。這為我們帶來股本回報率達6%及每股基本盈利16.5港仙。我們繼續維持強健的財政狀況，其中已承諾可動用流動資金達549,200,000美元，其中包括現金及存款261,500,000美元。期內，我們繼續投資於我們的自有船隊，將載重能力提高4%。儘管有此增長，我們的淨負債比率仍然維持於2%低水平，反映我們有能力在支持各項增長計劃的同時，維持強勁的資產負債表。

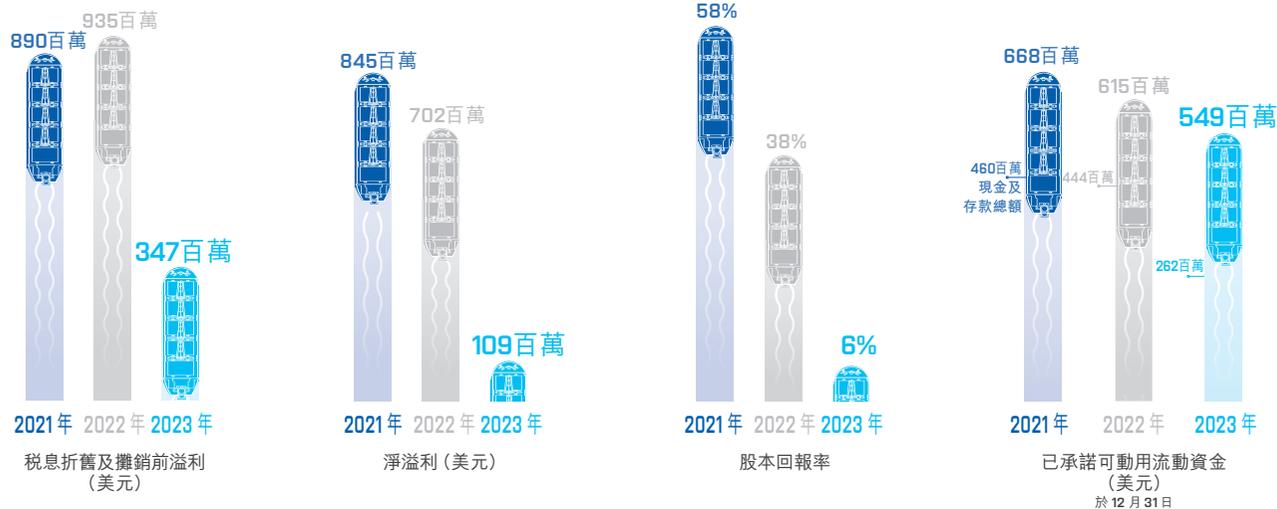
鑑於財務業績穩健、現金流強勁以及對乾散貨運市場長遠基本因素的信心，董事會建議派發末期基本股息每股1.6港仙及額外末期特別股息每股4.1港仙，而連同於2023年8月派發的中期股息每股6.5港仙，整體股息佔全年淨溢利的75%。

因中國重新開放而受惠

由於全球經濟增長放緩、利率上升、新建造貨船的交付量推高了貨船供應、以及中國港口僅出現有限度的擠塞，市場貨運租金於年內大部分時間均受到壓力。中國重新開放帶動了經濟活動增加並推高了商品需求，乾散貨需求因而受惠。中國能源安全憂慮導致煤炭進口量增加（儘管國內產量創下新高），同時，基礎設施投資增加及鋼材出口量上升使鐵礦石及其他小宗散貨的需求增加。

踏入2023年底，貨船於往來紅海及亞丁灣時所遭受的干擾愈加頻繁。貨船因此開始避開紅海及蘇伊士運河航線，轉而選擇繞行非洲，航程明顯更遠。此外，巴拿馬運河因乾旱而實施通行限制，使通行量減少，並進一步減少貨船數量，為貨運租金帶來支持。

鑑於有利的供求基本因素，我們繼續對乾散貨運的長遠潛力感到樂觀。我們擁有一支現代化及靈活通用的小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊，加上我們與客戶的緊密合作及日益增加的貨運機會，必能繼續領先乾散貨運業。



財務業績良好

- 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12,250美元及13,830美元，合共產生167,400,000美元的收入（未計管理開支）
- 我們的營運活動於23,480日的營運日數中錄得日均利潤1,090美元（淨值），產生25,600,000美元的收入（未計管理開支）
- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的收支平衡水平分別為9,640美元及11,210美元；隨著全球放寬防疫限制，我們的成本亦因船員回國開支下跌而受惠
- 繼2023年取得穩健業績，2024年第一季的盈利水平維持強勁，為2024年前景帶來正面影響

為未來裝備船隊

- 我們現有115艘小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船，並合共營運約266艘自有及租賃貨船
- 於2023年，我們合共售出八艘貨船，包括七艘小靈便型乾散貨船及一艘超靈便型乾散貨船，並購入八艘優質及現代化的二手貨船，當中包括六艘超大靈便型乾散貨船、一艘超靈便型乾散貨船及一艘小靈便型乾散貨船。此外，我們以長期租約（附有續租及購買權）租入並獲交付三艘小靈便型乾散貨船
- 我們仍然致力於進一步擴大我們的超靈便型／超大靈便型乾散貨船船隊的長遠策略，並以船齡較輕、較大及更高效的貨船更新我們的小靈便型乾散貨船船隊，從而進一步優化我們的船隊，有助提高符合日益嚴格的環境法規
- 我們已透過技術提升、營運措施及逐步更新船隊，為持續遵守國際海事組織於2023年1月生效的減排規則作充分準備
- 我們將於我們認為雙燃料低排放貨船在小宗散貨貿易中具備商業可行性時投資此等貨船

財務摘要

	2023年 百萬美元	2022年 百萬美元
業績		
營業額	2,296.6	3,281.6
按期租合約對等基準的收入	1,281.5	2,216.7
稅息折舊及攤銷前溢利 ¹	347.2	935.1
基本溢利 KPI	119.2	714.7
股東應佔溢利	109.4	701.9
資產負債表		
資產總額	2,432.5	2,648.7
現金及存款總額	261.5	443.9
已承諾可動用流動資金	549.2	615.0
(借貸)／現金淨額	(38.9)	65.3
股東權益	1,797.9	1,907.4
資本承擔	25.2	42.4
現金流量		
經營	353.4	935.3
投資	(61.2)	63.2
融資	(389.7)	(949.1)
現金及現金等價物淨變動	(97.5)	49.4
每股數據		
每股基本盈利	港仙 16.5	港仙 109.1
股息(包括4.1港仙的特別股息) KPI	12.2	78.0
經營業務產生的現金	53.2	145.2
股東權益	267.4	283.9
年末股價	2.57港元	2.64港元
年末市值	135億港元	139億港元
比率		
淨溢利率	5%	21%
平均股本回報率	6%	38%
股東總回報率	10%	31%
(借貸)／現金淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI	(2)%	4%
(借貸)／現金淨額相對股東權益比率	(2)%	3%
利息覆蓋率 KPI	17.8倍	45.3倍

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

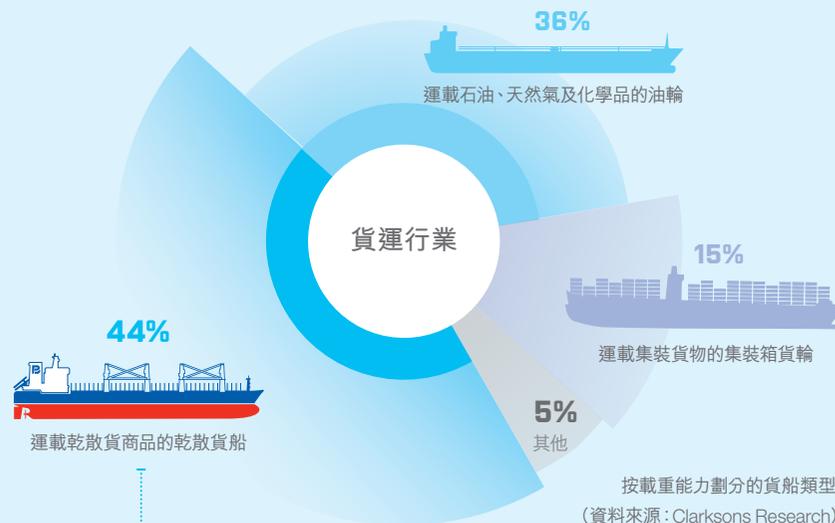


業務

- 05 我們的業界
- 06 我們的船隊
- 07 以小宗散貨為
核心業務的原因
- 08 我們的全球網絡
- 09 我們的貨運量

我們的業界

乾散貨運業界運送乾散貨和其他非集裝貨物。較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。我們專注於靈活通用、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，客源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

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

我們配備起重機的乾散貨船靈活通用並可自行裝卸貨物

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

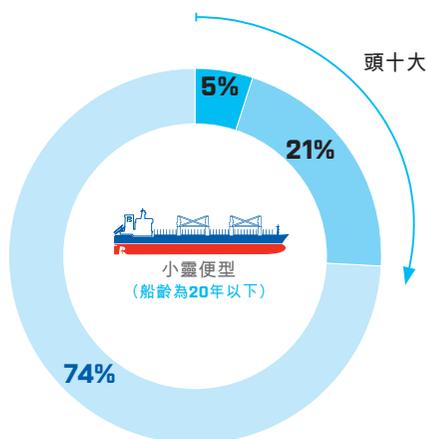
小宗散貨運送業務具備分布於不同地區，客源及貨物種類多樣化的裨益，能夠實現三角點貿易、高裝載率及更具碳效能

我們的貨船有**90%以上**的時間載有貨物

	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	65	10	46	121	2.3	13
 超靈便型/ 超大靈便型 ³	50	7	87	144	2.9	12
 好望角型	1	-	-	1	0.1	13
總計	116	17	133	266	5.3	13

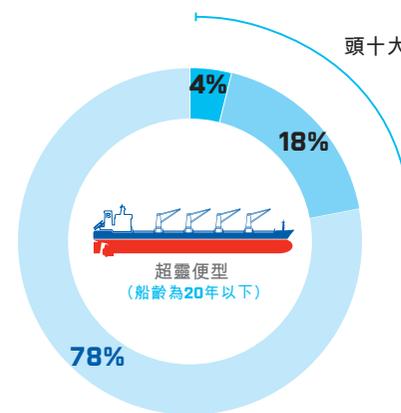
於2024年1月31日

- 1 包括1艘於2024年2月交付的超大靈便型乾散貨船
- 2 於2024年1月營運中的短期貨船及與指數掛鈎的貨船之平均數目
- 3 超過60,000載重噸的超靈便型乾散貨船通稱為超大靈便型乾散貨船



我們營運的船齡為20年以下、25,000-40,000載重噸的小靈便型乾散貨船佔全球小靈便型乾散貨船船隊約5%

■ 太平洋航運 ■ 其他十大航運公司 ■ 其他



我們營運的船齡為20年以下、40,000-70,000載重噸的超靈便型乾散貨船佔全球超靈便型乾散貨船船隊約4%

資料來源：太平洋航運，Clarksons Research

以小宗散貨為 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
- 高裝載率令按期租合約對等基準的日均收入較高
- 預期長期需求將保持穩定，及貨船的增長輕微

在高度分散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，由大量客戶分散操縱，經全球眾多的港口運輸。此分部需要靈活通用並可自行裝卸貨物（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。

我們雖然專注特定分部及規模的貨船，但是我們的業務分布於不同地區，客戶層面廣及貨物多樣化，讓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。

鎖定重點—
帶來多元化發展



業務分布於
不同地區，
客源及貨物
種類多元化



擁有逾
500名
全球客戶



最大客戶
僅佔業務4%



我們的頭25名
最大客戶
佔業務30%

我們的全球網絡



14個辦事處

- 11個營業辦事處
- 4個技術及船務處

香港總部是行政管理、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

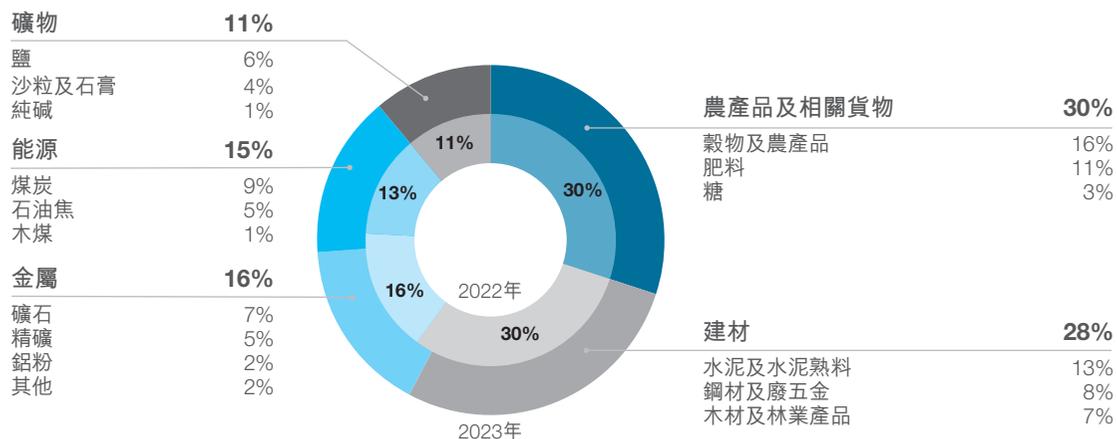
- 營業辦事處
- 技術及船務處

一些主要的小宗散貨貿易航線

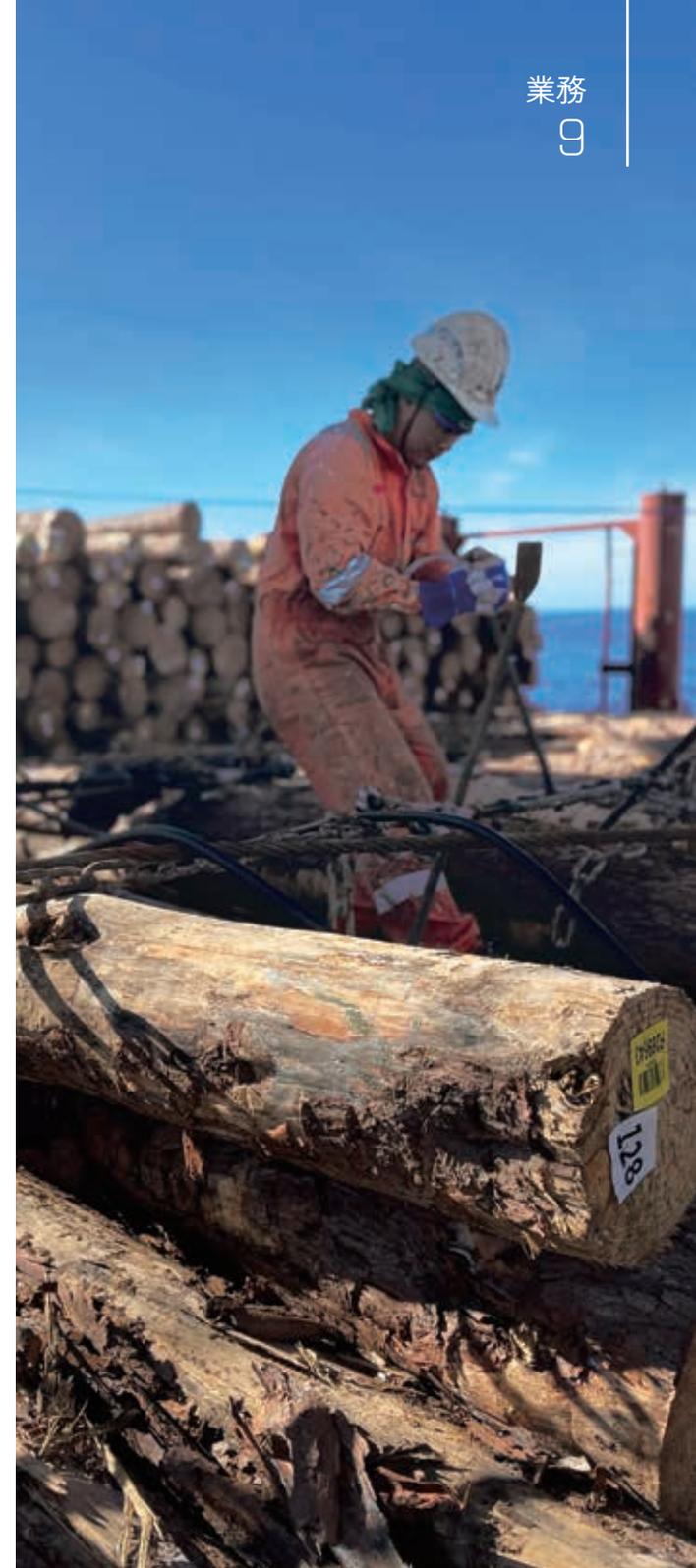
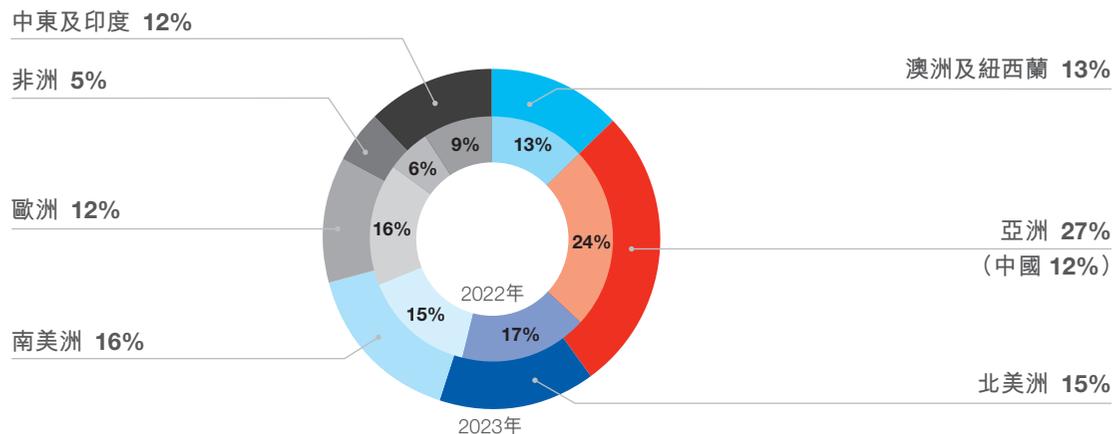
- 順航貨運
- ← 逆航貨運

我們的貨運量

2023年為84.7百萬噸（2022年為68.0百萬噸）



2023年及2022年的貨物裝卸活動分布（以貨運量計算）





年度回顧

- 11 主席報告
 - 13 行政總裁報告
 - 18 與新任財務總監對話
 - 20 市場回顧
 - 25 我們的表現
 - 28 核心業務貨船開支
 - 30 現金及借貸
 - 32 年內大事回顧
-

主席報告



Stanley Hutter Ryan

主席

「我們對未來乾散貨運市場相當樂觀。由於我們擁有全球的網絡及營運平台，所以能夠維持長遠的競爭優勢，領先市場。」

我們實踐策略

經濟增長放緩及貨船供應量增加使市場貨運租金與2022年相比有所下跌，我們因此於2023年錄得基本溢利119,200,000美元。

本人謹此感謝股東對我們公司的願景及策略投以信任及支持。我們齊心協力，在複雜的市場環境中取得了優異成績，並已做好充分準備，把握前方機遇。

我們的全球網絡及營運平台具有競爭優勢，並已於過去充滿挑戰的一年裡證明了其有效性，使我們能夠為客戶提供優質服務同時為股東帶來行業領先的回報。我們將繼續投資我們的船隊，以進一步提高我們的規模及提升業績的能力，同時保持我們具競爭力的成本結構，以及對我們船員及岸上員工的安全及福祉所作的堅定承諾。

我們的資本結構依然健康、安全及靈活，其中已承諾可動用流動資金為549,200,000美元，為我們的持續增長帶來支持。由於我們的財務業績穩健、現金流強勁，以及對乾散貨運市場長遠基本因素充滿信心，董事會欣然建議就2023年派發每股1.6港仙的末期基本股息及每股4.1港仙的額外末期特別股息，連同於2023年8月派發的每股6.5港仙中期股息，整體股息佔我們全年淨溢利的75%。這意味著根據年初的股價計算，2023年的股息收益率為5%。

我們的分派政策為派發不少於全年淨溢利的50%（不包括貨船出售收益）的股息。任何額外的分派可以以特別股息及／或購回股份的方式進行。

投資於我們的未來

投資乾散貨航運需要戰略眼光及敏銳嚴謹的長期投資策略，能夠洞悉並回應不斷變化莫測的市場環境。乾散貨運行業向低碳行業轉型，對於整個行業及太平洋航運而言，具有有形及無形的裨益，既是我們正面臨的主要挑戰之一，亦是引領我們突圍而出的關鍵機遇。我們的未來需要對低碳轉型的成本與效益、風險與機遇、以及時機等各方面進行認真及全面的分析。太平洋航運已採取積極主動、共同合作的方式，讓乾散貨運價值鏈中的所有持份者，例如船廠、船東、營運商、租船商、客戶、監管機構及技術供應商等，參與其中並互相協調。依託我們具優勢的網絡及實力，我們力求透過長遠過渡至低排放模式，進一步實現差異化。

◀▶ 第36頁 履行我們的策略

行業認可

太平洋航運於2023年再度榮獲多個獎項，包括在2023年度國際散貨期刊大獎獲頒「年度最佳散貨貨船經營人」獎項，為連續第二年獲得此殊榮。此外，我們在管治及可持續發展方面亦獲得多個獎項，包括香港會計師公會頒發的最佳企業管治及ESG大獎2023、香港環境、社會及管治報告大獎、以及香港環境卓越大獎。我們亦獲得由香港海事處頒發的2022年港口國監督檢查傑出表現獎。

對於獲得上述獎項的認可，我們感到與有榮焉。這些獎項體現了我們在貨船營運、安全及環境、社會及管治範疇履行責任各方面維持高標準的決心。我們的業務模式以透明度、可持續發展及優先滿足客戶需要為核心。我們一直致力支持及推動航運業內外的教育、心理健康及公益活動等為主的慈善組織。通過活動及捐款，我們希望對我們所服務的社區發揮有意義的作用。

可持續發展及減碳

作為負責任且具有前瞻性的乾散貨船船東及營運商，太平洋航運致力實現於2050年或之前全面脫碳的長遠目標，並致力評估及追求能幫助我們實現低碳行業轉型的機遇。我們正採取積極步伐以降低我們現有貨船的碳排放密度，並準備過渡至全新的低排放貨船及燃料。我們正與日本合作夥伴Nihon Shipyard Co.及三井物產合作，共同研發並最終投資於能夠以甲醇及燃油雙燃料運行的低排放貨船。我們將於2024年考慮是否準備好訂約建造有關貨船，其交付時間將遠遠早於我們原定的2030年目標。

第39頁 可持續發展摘要

敬請撥冗細閱我們2023年的可持續發展報告，以了解更多關於航運業減碳及我們自身的能源效益及減碳舉措之討論內容。

ESG 2023年可持續發展報告
www.pacificbasin.com/sr2023

安全及福祉

隨著疫情相關防控措施取消，我們樂見船員換班限制、船上檢查及培訓已回復正常。我們感激一眾船員及岸上員工於新型冠狀病毒疫情期間於任何時候均全力投入為客戶提供安全及無間斷的服務。安全仍然是我們的首要考慮，為此，我們努力全面避免工傷並加強對整體福祉的關注。無論行業面臨多少挑戰，我們對確保船員及岸上員工的安全及福祉的承諾依然堅定不移。

ESG 可持續發展報告 第36頁
安全、健康及福祉

強大的管治及領導

我們堅持把嚴格的企業管治標準放在核心。我們對於提高透明度、加強問責制及實施強而有力的內部控制的決心一直堅定不移。我們深知持份者對我們的信任至關重要，因此，我們致力維護這份信任，確保以負責任及合乎道德的方式經營所有業務。我們的董事會及董事會轄下委員會經歷了不斷的演變，以確保我們始終站於最佳企業管治的前沿。

第44頁 企業管治

本人欣然歡迎我們最新任命的兩位董事，他們是Mats Henrik Berglund先生及Alexandre Frederic Akira Emery先生，他們將分別擔任我們的非執行董事及獨立非執行董事。Berglund先生是太平洋航運的前行政總裁，並為一名於航運業久經考驗的領導層精英。Emery先生在一間大型私募股權公司擔任高級領導超過20年，在財務、策略及創造長遠價值方面擁有豐富的經驗。隨著公司不斷發展，我們期待他們為公司作出寶貴貢獻。

第65頁 董事及高級管理層

我們深明員工及領導層具備多元性及包容性的價值及重要性。董事會不會在人才方面妥協，提名委員會會持續積極尋找人才，以實現在找到適合人選的前提下，擴大董事會的多元性。我們在全公司上下提倡性別多元化，鼓勵不同觀點及角度。目前，女性在我們的岸上員工中所佔比例為42%；而我們在栽培女性船員方面繼續取得進展，目前在我們的貨船上獲僱用的女性船員有52名。

我們提供見習船員計劃，為船員提供明確的職業發展道路。我們在所有貨船上均有為見習船員提供培訓，並一直努力擴大女性見習船員的招募。通過見習船員計劃，我們力求為所有充滿抱負的船員提供一個給予支援及互相包容的學習及成長環境。

部署重點策略以 構建可持續發展未來

我們一直堅持我們的長遠及嚴謹的發展策略——通過收購優質、現代化及高效率的貨船並以此取代船齡較高及效率較低的貨船，更新我們的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船船隊，藉此壯大我們的自有船隊。我們的資本配置戰略側重於長遠推動卓越的股東總回報。為了實現此目標，我們在短期股東回報與實現增長及提高表現而進行的規律性投資之間取得了平衡。我們在保持靈活性以捕捉逆週期及增值時機的同時，對各種形勢保持機警。

我們致力採取嚴謹的投資策略，專注於以甲醇為動力的雙燃料超大靈便型乾散貨船。我們認為，從長遠來看，它們是目前能實現較高性能與較低排放的最佳方案。合理投資於低排放貨船，將有助我們實現於2050年或之前實現營運脫碳的目標。

我們對乾散貨運市場的未來及我們的長遠表現能夠領先市場相當樂觀。本人相信，憑藉我們經驗豐富、才華橫溢的管理團隊、由優質貨船組成的船隊、長期忠實的客戶網絡，以及穩健的財務狀況，我們完全有能力駕馭市場週期，為所有持份者創造價值。

本人謹此向我們的船員及岸上員工致以衷心感謝，感謝他們為我們的客戶提供優質服務。他們的投入及努力是我們成功的基礎。我們將繼續為船員及岸上員工提供高水平的安全及福祉，使他們能夠有效地履行職責。



Stanley Hutter Ryan

主席

香港，2024年2月29日

行政總裁 報告



Martin Fruergaard

行政總裁

「有利的供求基本因素，加上現有及新的減碳法規持續落實，我們因此對乾散貨運業的長遠前景感到雀躍。」

繼續回報股東

於2023年，我們錄得基本溢利119,200,000美元、淨溢利109,400,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利347,200,000美元。股本回報率達6%，每股基本盈利為16.5港仙。

第 83 頁 集團表現分析

儘管全球經濟增長放緩、利率上升、新建造貨船的交付量推高了貨船供應、以及中國港口擠塞情況因新型冠狀病毒防疫規則放寬而有所減少，導致市場貨運租金下跌，惟我們仍取得穩健的業績。全球對小宗散貨的需求按年增加，很大程度由於中國於新型冠狀病毒疫情後重新開放，為鐵礦石、煤炭及小宗散貨的需求增加帶來支持。

我們依靠自身高水平的現金產生能力，繼續償還債務，擴大自有船隊的載重能力，同時保持健康的財務狀況，其中已承諾可動用流動資金達549,200,000美元。目前，我們的借貸淨額相對自有船隊賬面淨值比率為2%。此外，我們目前有62艘貨船並未被抵押。

第 30 頁 現金及借貸

鑑於穩健的財務業績、強勁的現金產生能力以及對乾散貨運市場長遠的信心，董事會建議派發每股1.6港仙的末期基本股息及每股4.1港仙的額外末期特別股息，連同於2023年8月派發的中期股息每股6.5港仙，佔全年淨溢利的75%。這將會是董事會連續第三年派發高於50%全年淨溢利的股息。

第 71 頁 董事會報告

具競爭力的成本支持強勁的盈利

我們規模龐大的**核心業務**以固定成本為主，在2023年全年帶來167,400,000美元的貢獻（未計管理開支），其中小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入分別為12,250美元（淨值）及13,830美元（淨值），較2022年同期分別減少48%及51%。我們的日均表現較小靈便型（BHSI 38,000載重噸（經調整））及超靈便型（BSI 58,000載重噸）乾散貨船的平均指數分別高出3,260美元及3,150美元。以固定成本為主的**核心業務**是我們盈利增長的主要動力，其中小靈便型及超靈便型乾散貨船的收支平衡水平分別為9,640美元及11,210美元。

我們的**營運活動**於23,480日的營運日數中錄得日均利潤達1,090美元（淨值），為本集團貢獻25,600,000美元，佔集團業績的13%（未計管理開支）。就我們的營運活動而言，短期租賃貨船開支隨貨運市場波動，因此，按期租合約對等基準的收入水平本身並非關鍵績效指標，重要的是日均利潤（按期租合約對等基準的收入與租賃貨船開支之間的日均淨差）。我們的營運活動繼續擴大，營運日數較上年度增加18%。

第 25 頁 我們的表現

我們的管理開支及貨船營運開支仍然控制得宜且具有競爭力，其中高昂的船員換班、隔離及其他疫情相關的船員開支現已回復至新型冠狀病毒疫情前的水平。我們的債務就按期攤銷而減少，而我們正利用利率掉期合約來控制我們所承受的浮動利率債務風險。我們透過這些措施，加上我們的現金持有量，來減低利率上升所帶來的額外財務開支。

第 28 頁 核心業務貨船開支

乾散貨需求受惠中國重新開放

2023年全年乾散貨裝載量與2022年同期相比有所增加，但小靈便型及超靈便型乾散貨船的市場貨運租金有所減少，原因是隨著港口擠塞情況放緩及貨船交付量增加，實質貨船供應量亦隨之增加。中國疫後重新開放政策對基礎設施、工業、能源及公用事業建設的投資、部分行業的產量增加、能源安全問題及綠色轉型措施，都為鐵礦石、煤炭及小宗散貨的需求提供了支持。

由於鐵鋁氧石、鋼材以及礦石及精礦的裝載量分別增加9%、11%及8%，小宗散貨的總裝載量按年上升約1%；水泥及熟料、林業產品及鋁粉為最大抵減因素，其減幅分別為6%、5%及15%。

與2022年同期相比，2023年全年全球穀物裝載量下降1%。這主要是由於阿根廷及美國全年大部分時間受氣候條件不利影響，致使兩國的穀物裝載量按年分別減少42%及19%。儘管黑海穀物協議於2023年7月到期，但烏克蘭的穀物裝載作業於全年持續進行，惟裝載量與2022年相比下降26%。巴西的穀物裝載量創下歷史新高，其與去年同期相比上升23%，而俄羅斯依然是穀物的重要出口國。

 第 20 頁 市場回顧

乾散貨船訂單量繼續受壓

乾散貨船的訂單量仍然受限，尤其是與航運其他界別相比。根據Clarksons Research，乾散貨船總訂單量佔現有船隊8.5%，其中小靈便型及超靈便型乾散貨船的合併訂單量合共為9.4%。2023年新建乾散貨船訂單量為42,800,000載重噸，而2022年為35,700,000載重噸，與去年同期相比增加了20%。由於其他界別的新建造貨船訂單量龐大，造船廠可用船位仍然有限，因此，今天下的新訂單普遍預計將於2027年交付。由於新建造貨船的訂單受到抑制，未來數年的供應將繼續維持有限度增長。

由於新建造貨船交付量增加，全球乾散貨船船隊淨增長由2022年的2.9%增加至2023年的3.1%。全球小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊的淨增長率為3.4%。

我們仍然認為，新建造貨船的成本高昂、新環境法規的不確定性以及較高利率的環境將繼續打擊任何大批量的新建造乾散貨船訂單。於可見未來，受投入成本增加、船廠承造新建造貨船的能力有限以及航運業其他界別推高船廠使用率所影響，預計新建造貨船價格仍將保持歷史高位。

現有船舶能效指數(EEXI)將導致大多數貨船的最高航速永久降低，這將限制全球船隊提速航行以滿足需求增長的能力。碳排放密度指標(CII)將迫使貨船航速逐漸減慢，並因船齡較高及效率較低的貨船再無法達到日益嚴格的碳排放密度要求，最終加快貨船的報廢率。根據目前有關CII規則的假設，在現今的小靈便型至超大靈便型乾散貨船船隊中，我們估計將有越來越多貨船無法達到要求。

除非進行重大改造(惟以目前情況而言成本過高或不適合我們的船型)，否則現時可行的額外技術及營運舉措僅能延長貨船符合CII法規多一至兩年。

可持續生物燃料與燃油混合或取代燃油亦將有助延長許多貨船符合CII法規的期限。但由於供應量有限，我們的行業將無法完全依賴生物燃料以達成較長遠減碳排放的目標。

我們仍然認為，新建造貨船的成本高昂、新環境法規的不確定性以及較高利率的環境將繼續打擊任何大批量的新建造乾散貨船訂單

各種減碳規則可能會導致未來數年航速降低及報廢量增加，從而可能造成貨船短缺，使市場長遠處於結構性供不應求的狀態。根據Clarksons Research，2023年小靈便型及超靈便型乾散貨船的報廢量相當於5,400,000載重噸，佔於2023年1月1日淨船隊的0.6%。現時船齡超過20年的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船分別佔現有船隊的14%及11%。2024年及2025年小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船船隊的淨增長估計分別為3.7%及2.4%，而2024年及2025年的報廢率分別為0.8%及1.5%。

船隊減碳

我們環保計劃的重心是推動船隊逐步減碳。於2023年7月，國際海事組織採納經修訂的溫室氣體策略，此策略較以往更為進取，其目標是要國際航運於2050年前後實現淨零排放，並設有指示性中期減碳目標。因此，國際海事組織的目標現在與太平洋航運自身於2021年承諾實現的2050年淨零排放目標更加一致。法規的出台必然會推動及加快轉型的步伐，而國際海事組織及歐盟的法規已分別於2023年及2024年生效，藉以開始推動轉型。國際海事組織、歐盟、美國及其他潛在地區將有更多法規出台，詳細的法規可在我們的2023年可持續發展報告中閱覽。



可持續發展報告 第 17 頁
我們的減碳策略

我們的減碳團隊首要關注提高技術及營運方面的燃油效率措施，以及加強與我們的商業營運團隊的合作，評估及實施優化航程的新方法。

我們於2023年實行的提高燃油效率措施包括：

- 改用低摩擦矽樹脂為船體防污塗料。低摩擦矽樹脂可以縮減船隻在航行的阻力，以達至減省8%燃油的效果，另外，也能有效地延長貨船要入塢修船的頻率。雖然這些有機矽塗料價格昂貴，而且對撞擊及刮擦的耐受性較差，但對於我們營運的貨船類型及業務而言，是一種有效及經濟可行的節能工具；
- 在我們多艘貨船上加裝前置旋流葉片（加上多年來於整體船隊中採納的船鰭、風管及其他技術），以提高推進效率，從而節省約2%或更多的燃油；
- 採用策略性的動力氣象導航服務，結合持續的氣象導航與轉速優化，在所有海上環境下保持恒定動力，從而節省約3至4%的燃油；
- 在我們的貨船上安裝體積更小、更加節能的水泵，以降低發電機的燃料消耗；
- 進一步試驗不同物質混合的生物燃料。我們的研究結果再次表明，生物燃料對我們的發動機並無不利影響，隨著法規使用綠色燃料的強制化，這將有利我們未來逐步使用綠色燃料；及
- 員工的教育及參與對於逐步邁向貨船營運節能相當重要，因此我們為所有高級船員及岸上貨船管理同事推出「海上節能」電子學習課程。

面對日益嚴格的監管要求，類似上述的舉措是最大限度地延長我們現有常規燃料貨船使用壽命的關鍵。

於2023年，我們的碳排放密度與我們2008年基線年的碳排放密度相比低40%，預計到2030年，碳排放密度將減少一半以上，繼續邁向2050年之前達成淨零排放的長遠目標。

我們將盡力延長從常規燃料為動力的船隊資產中提取價值，盡我們所能優化資產配置以符合日益嚴格的減碳法規，但我們亦意識到，於不久將來必須於增長及船隊更新的策略中，投資於能使用可持續環保燃料的新一代低排放貨船。

於2023年12月，我們成功簽訂我們首項與可持續發展表現掛鈎的150,000,000美元無抵押循環信用貸款，該貸款符合我們對可持續發展的承諾，當中的利率息差調整與碳排放密度及船員安全表現掛鈎，其均為我們對環境、社會及管治最優先考慮的議題。

船隊增長策略

我們始終堅持推行我們的長遠策略—通過購買優質及現代化的二手貨船來壯大我們的超靈便型乾散貨船自有船隊，以及通過買入船齡較輕及較大型的小靈便型乾散貨船來取代船齡較高及效率較低的小靈便型乾散貨船，藉以更新我們的小靈便型乾散貨船自有船隊。於2023年，我們售出八艘乾散貨船，包括七艘小靈便型乾散貨船及一艘超靈便型乾散貨船，其平均船齡為20年。鑑於現有及即將出台的減碳法規越來越嚴格，該等船齡較高、效率較低的乾散貨船將越難營運，因此，我們認為逐步淘汰效率最低的乾散貨船乃屬明智之舉。



我們購買了八艘現代化的二手貨船，包括一艘小靈便型乾散貨船、一艘超靈便型乾散貨船及六艘超大靈便型乾散貨船。為了進一步推動核心船隊的增長及更新，我們已簽訂有關小靈便型及超大靈便型乾散貨船的長期租賃協議。我們以長期期租合約租入並獲交付三艘日本新建造的小靈便型乾散貨船，我們亦簽訂了四艘日本新建造的40,000載重噸小靈便型乾散貨船的長期租賃協議，全部均裝配硫淨化器，並預定於2024年第二季度至2025年第一季度之間交付，另簽訂了一艘64,000載重噸的新建造超大靈便型乾散貨船的長期租賃協議，其將於2024年第四季度交付；兩艘於2025年交付的64,000載重噸新建造超大靈便型乾散貨船；以及一艘於2026年交付的64,000載重噸新建造超大靈便型乾散貨船。各項長期租賃協議均附有固定延長租金協議選擇權。此外，我們可選擇按固定價格購買該等貨船，這些合約條款進一步擴大了我們的選擇權。

根據Clarksons Research，儘管貨運租金出現了較大幅度的下降，但貨船價值仍然於高位。我們認為，由於新建造貨船的投入成本增加、船廠承造能力有限及船廠使用率高，新建造貨船及二手貨船的資產價格將保持高企。

我們的核心船隊由132艘小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船組成，包括我們營運業務中的租賃貨船在內，我們目前合共營運約266艘貨船。我們的自有船隊的總載重能力增加了4%，達到5,300,000載重噸。

← 第 6 頁 我們的船隊

我們與Nihon Shipyard Co.及三井物產合作設計、能夠使用燃油或可持續甲醇運行的高效雙燃料貨船的進展順利。然而，由於目前新建造貨船的成本處於歷史高位，我們對投資於新建造貨船仍持審慎態度。我們預計有關貨船將會投產，並預計交付時間將遠遠早於我們原定的2030年目標。我們預計有關雙燃料中型乾散貨低排放貨船的訂購於2024年將相對有限。

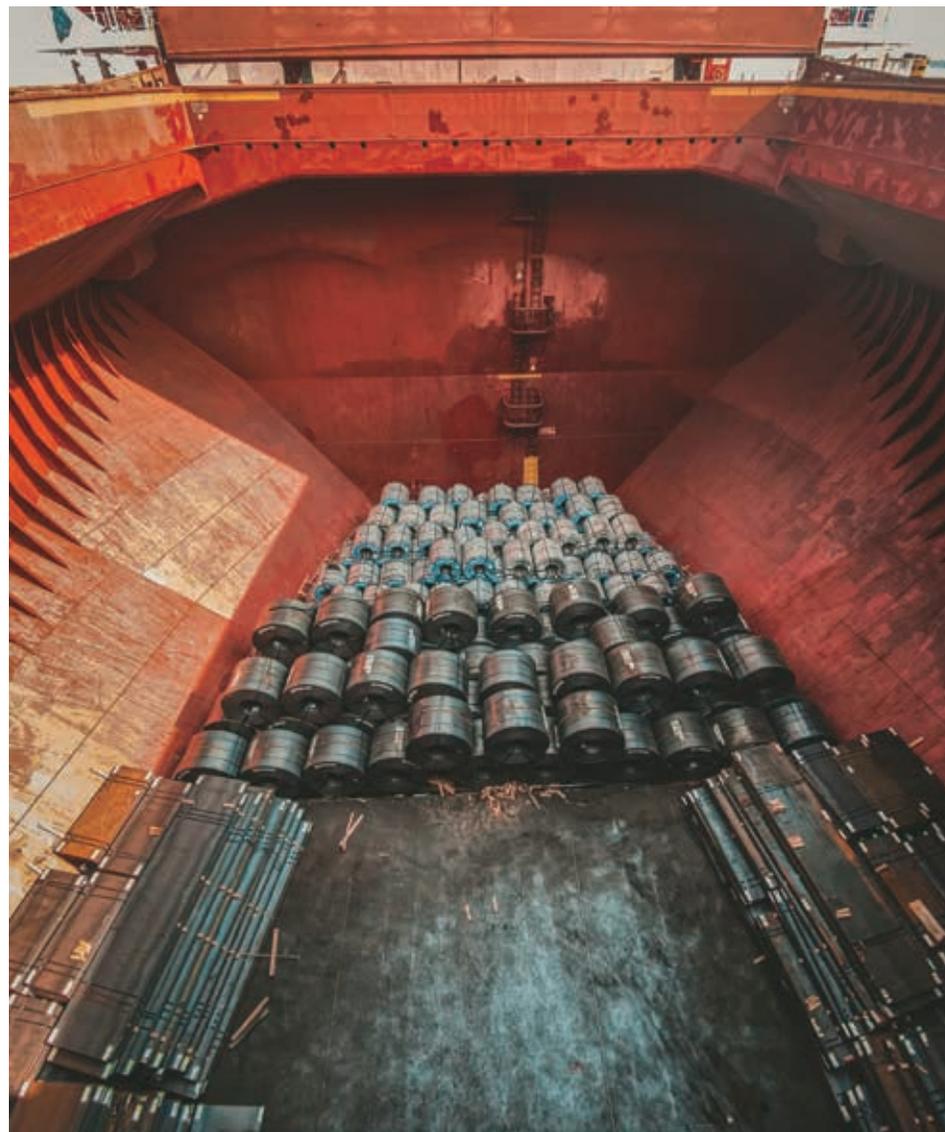
對我們的員工負責

儘管整個行業都在關注減碳問題，但我們的首要任務依然是關注僱員的安全保障，尤其是當今社會，員工們的安全及福祉受到較大及更廣泛威脅。

雖然海盜及劫持事件自2008年至2012年飆升以來一直呈下降趨勢，但有關熱點依然存在。而過去數月，中東及印度洋的海盜及劫持事件明顯增多。

近期，紅海及亞丁灣的貨船遇襲事件佔據了海事新聞的主要版面，導致許多航運公司避開紅海及蘇伊士運河等關鍵水道，轉而選擇繞行非洲，航程明顯更遠。自襲擊事件發生以來，我們的政策是避開紅海，只有在少數正在航程中或被認為是安全的情況除外。我們對所有航次進行了風險評估，並採取了保護措施。

由於新型冠狀病毒疫情對國際販運毒品的運輸渠道有所改變，及全球毒品市場持續擴大，毒品由航空及陸地運輸轉移至商業航運，所以商業航運日益受到非法份子走私毒品的困擾。



令人安慰的是，於洪都拉斯監獄被關押兩年的于義海船長最終洗脫早前一宗毒品案的嫌疑，並於2023年8月獲釋，與其在中國的家人團聚。我們非常感謝香港及中國當局，以及香港船東會、國際航運公會、國際海事組織、國際勞工組織及其他機構所給予的支持，他們的支持提高了對於于義海船長案件的關注，最終確保妥當的司法程序及公平審判。我們竭力支持于船長及其家人從創傷中恢復，並祝願他們在今後休養過程中一切順利。

於2023年，我們的船員在接近21,000,000工時中錄得14宗引致工時損失的工傷事故，相當於損失工時事故頻率為0.67。安全仍然是我們的首要任務，最終目標是長遠減少並全面避免工傷事故。

我們的員工是我們最重要的資源，我們將繼續積極備戰，培養一支裝備精良、能力出眾、積極參與及多元化的員工隊伍。無論在海上還是岸上，我們繼續堅持最高水平的健康及安全標準，並為員工提供培訓，使他們能夠應對不斷變化的業務挑戰，同時亦照顧他們及彼此的整體健康。我們希望藉着鼓勵及支援每位員工，使他們為公司業務作出獨特的貢獻，並積極地消除障礙，創造平等機遇，具包容性的工作環境。

敬請撥冗細閱我們的2023年可持續發展報告，以了解更多關於我們員工的安全保障及福祉之討論。

市場前景

我們對乾散貨運業的長遠前景依然感到雀躍，因為有利的供應基本因素，加上現有及新的減碳法規持續落實，及我們運載的商品需求增長，為乾散貨市場帶來強而有力的支持。即使部分國家的經濟增長有所放緩，但全球小宗散貨需求依然強勁。中國的疫後經濟復蘇以及與綠色能源轉型掛鈎的商品需求正在推高全球需求增長，尤其是煤炭、鐵礦石及小宗散貨。

中國國內新建住宅數目減少，對中國經濟增長及部分商品的需求產生負面影響。中國政府正積極採取措施，通過鼓勵國內房地產及基礎建設投資的新政策以改善經濟增長及發展。

烏克蘭衝突預計將於可見未來繼續影響來自黑海的穀物裝載量，而巴西等國的穀物裝載量顯著增加則有助抵銷全球穀物供應量的減少。

我們繼續關注紅海及亞丁灣事態發展，局勢顯然嚴峻。此外，我們亦必須持續適應乾散貨船在巴拿馬運河有限道貨船通航的挑戰。由於貨船需從該主要航道繞道改航，有關限制導致噸位航距急升。遺憾的是，我們將繼續繞行航程明顯更遠的非洲，直至我們能夠保證船員及貨船可以安全通過蘇伊士運河。與此同時，巴拿馬運河預計至少於2024年下半年之前將繼續限制貨船通航。這些問題將繼續減少實質貨船供應量，為貨運租金帶來支持。

我們認為，新建造貨船的昂貴成本、新環境法規的不確定性以及較高利率的環境，將繼續打擊大批量的新建造乾散貨船訂單。低訂單量及降低碳排放密度很可能會導致未來數年航速降低及報廢量增加，從而可能造成貨船供應短缺，使市場長期處於結構性供不應求的狀態。

掌握航舵，揚帆當先

我們在2023年將奧克蘭辦事處與墨爾本辦事處合併，成功整合資源並提高我們在澳洲及紐西蘭的營運效率。我們亦喜迎新加坡商業辦事處的設立，使我們在全球的商業辦事處總數達到11個。此新辦事處將有助加強我們為客戶（尤其是東南亞客戶）提供的服務與援助，同時為進一步的發展機遇鋪路。

我們對乾散貨運業的長遠潛力感到興奮。我們相信，對乾散貨運的強勁需求將一直持續，而我們期待為促進該行業的增長發揮自身作用。

本人衷心感謝太平洋航運的所有持份者於過去一年為我們提供的支援。本人亦謹此向所有為我們持續作出貢獻的船員及岸上員工表示感謝。我們的業務前景廣闊，本人也熱切期待公司及行業的增長及進步。在應對各種機遇及挑戰的征途上，我們深信在乾散貨運業邁向低碳經濟轉型的過程中揚帆當先，繼續在乾散貨運業中掌握航舵。



Martin Fruergaard

行政總裁

香港，2024年2月29日

與新任 財務總監對話



Michael於2023年7月加入太平洋航運為財務總監。他曾於1988年至2009年間於A.P.穆勒－馬士基集團 (A.P. Moller-Maersk) 擔任多個管理和領導職位長達21年，包括馬士基集裝箱業務的集團高級副總裁兼財務總監。於2009年離開A.P.穆勒－馬士基集團後，他於Dampskibsselskabet Norden A/S擔任執行副總裁兼財務總監至2015年。他隨後於2017年加入ASYAD航運公司和ASYAD乾船塢公司，擔任該集團的財務總監至2023年5月，亦於2019年至2020年間擔任ASYAD航運的臨時行政總裁。

Michael T. Jorgensen

財務總監

問：

是甚麼吸引您擔任太平洋航運財務總監一職？您會重點處理哪些事情？

吸引我擔任太平洋航運財務總監的原因是其在乾散貨運業的領先地位。太平洋航運擁有優秀的員工團隊及強大的企業文化。我欣賞公司強勁的財務表現以及對可持續發展及創新的承諾。我會重點確保公司保持財務健康及穩定，以支持公司的發展願景，並提升公司在環境、社會及管治方面的表現。

問：

太平洋航運目前正面臨哪些機遇及挑戰？

太平洋航運現時在充滿活力及競爭激烈的乾散貨運市場中既面臨機遇亦面臨挑戰。部分機遇包括城市化帶動乾散貨商品需求增加、綠色轉型、全球基礎設施支出、全球經濟從新型冠狀病毒疫情中

復甦以及貨船結構性供應不足及整合所帶來的潛力。部分挑戰包括貨運租金波動及不確定性、燃料及排放成本及法規不斷增加、以及需要數碼化轉型及創新。

問：

您擔當的角色將如何為太平洋航運的戰略方向提供支持或貢獻？

作為財務總監，我的角色是確保我們擁有堅實及靈活的資本架構，能夠抵禦市場波動及不確定性，從而為太平洋航運的戰略方向提供支持及貢獻。在董事會及管理層的指示下，我亦會監督資本分配及投資決策，平衡船隊增長、更新、及減碳的需要。另外，我將制定並實施符合公司價值觀及管治標準的財務政策及制度。此外，我將與股東、貸款機構、監管機構、客戶及供應商等內部及外部持份者進行有效溝通，以構建他們對公司表現及前景的信任及信心。

問：

目前有哪些財務策略來支持太平洋航運於2050年或之前實現零排放目標？

我們將採取多管齊下的策略，包括確保取得長期綠色或可持續關聯融資，因為只要滿足環境或社會標準，這些長期融資會給予優惠條款或激勵。利用公司強勁的資產負債表及現金流，用於投資我們的業務、繼續創新、並利用數碼化提升我們船隊的效率及競爭力。

我們與造船廠、燃料供應商、技術服務提供者等外部持份者建立合作及夥伴關係，以分擔開發及採用零排放貨船及燃料所帶來的風險及成本，並與客戶及貨船承租人就滿足低碳航運的期望及需求進行溝通，及就零排放貨船的較高營運成本尋求公平補償。

ESG 可持續發展報告 第69頁
財政可持續發展及
可持續發展金融

問：

您認為我們的減碳策略會為太平洋航運帶來甚麼機遇？

我們希望在乾散貨運業保持領先地位，並在採用低排放及零排放貨船及燃料方面獲得競爭優勢。這樣，我們就能提高在客戶及其他持份者當中的聲譽及品牌價值，並通過展示我們對實現全球氣候目標及行業可持續發展的承諾及貢獻，吸引新的商機。我們亦能夠降低在低碳經濟轉型過程中可能出現的監管及市場風險，例如碳排放定價機制、綠色燃料使用規則、或傳統船用燃料的價格波動。此外，我們可通過優化燃料消耗、減少排放以及善用綠色或可持續關聯融資所給予的優惠條款或激勵，來提高我們的營運效率及盈利能力。

ESG 可持續發展報告 第17頁
我們的減碳策略

問：

您對乾散貨運市場未來 3-5 年的發展有甚麼預測？

隨著全球聯繫愈趨緊密，預計對乾散貨商品的需求亦將會上升。鐵礦石、煤炭、穀物及小宗散貨均為全球貿易的重要商品，亦為基礎設施建設、城市化發展及綠色倡議實施不可或缺的一部分。全球經濟的持續發展也是這些商品的需求不斷增加的原因之一。儘管有此增長，但必須注意的是，地緣政治緊張局勢、環境法規及供應鏈中斷均會對貿易量及貨運租金產生重大影響。這些因素能造成供應鏈延誤，並導致效率降低及成本增加。此外，環境法規亦會為生產商及托運人帶來額外成本。

企業及政府於規劃未來時應當牢記這些因素。通過了解地緣政治緊張局勢、環境法規及供應鏈中斷的潛在影響，企業能夠為應對全球市場挑戰作更充份的準備。總括而言，全球經濟的持續增長及乾散貨商品需求的不斷增加為整體行業及太平洋航運本身帶來美好前景，但重要的是，面對潛在挑戰，我們要保持警惕及靈活應變。



市場回顧

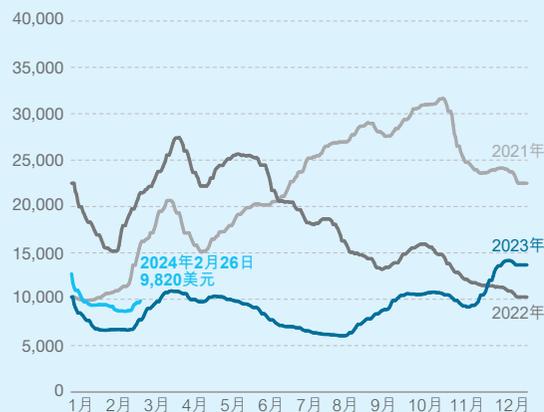
貨船供應量增加對乾散貨運租金造成負面影響

8,990美元 (淨值) ↓ 51% 按年

BHSI 38,000載重噸 (經調整)
2023年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2021年至2024年小靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) *



* 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)

10,680美元 (淨值) ↓ 49% 按年

BSI 58,000載重噸
2023年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2021年至2024年超靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) *



2023年，全球經濟增長放緩及利率上升，導致市場貨運租金下跌；而新建造貨船的交付及中國港口的有限度擠塞則使供應量增加。儘管全球經濟活動減弱，但由於中國的疫後經濟復甦及其對商品的需求量為需求上升提供了支持，故全球小宗散貨的需求依然強勁。小靈便型及超靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金水平分別為8,990美元 (淨值) 及10,680美元 (淨值)。

2024年的貨運租金較2023年高，且我們開局第一季度的訂約情況良好。我們預計農曆新年後乾散貨運的季節性需求將會增加，加上通過蘇伊士運河及巴拿馬運河運貨的乾散貨船數量有限所帶來的持續利益，應能為貨運租金提供支持。

貨船價值持續高企

31.0 百萬美元 ↑ 9%

二手超大靈便型乾散貨船按年變化

儘管小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的租金下跌51%及49%，但二手貨船價值仍然上升。Clarksons Research目前對指標船齡五年的超大靈便型乾散貨船的估值為31,000,000美元，與一年前相比上升9%。

新建造貨船價格仍高於二手貨船價格，而船廠正忙於承造非乾散貨船型的訂單，限制了我們行業訂造新貨船的空間。我們預期乾散貨船訂單在2024年將一直受壓。

資料來源：Clarksons Research，於2024年1月數據

需求：中國重新開放對乾散貨需求帶來支持

在中國重新開放的支持下，全球乾散貨裝載量按年增長約2%，而此略微受北美洲及歐洲的需求減少所抵銷。小宗散貨的裝載量按年增加1%，這是由於鐵鋁氧石、鋼材、及礦石和精礦的裝載量增加，其分別按年上升9%、11%及8%。鐵鋁氧石依然是小宗散貨裝載量增加的主要推動力，有關增長主要來自鐵內亞，而有關貨物主要利用好望角型及巴拿馬型乾散貨船運載。

穀物裝載量下跌1%，原因是阿根廷及美國因旱災而限制穀物出口，而烏克蘭經由黑海的出口亦因衝突而繼續受影響。巴西於2023年因氣候良好、改進農業技術及來自中國的需求增加而錄得創紀錄的穀物出口量。

中國水力發電量減少，加上對能源安全的憂慮（儘管國內煤炭產量創下新高），導致中國於2023年所需的煤炭進口量較去年增加62%。印度亦由於經濟增長良好，電力需求上升，而錄得創紀錄的煤炭進口量，這使得全球煤炭裝載量與去年同期相比整體增加4%。

鐵礦石裝載量按年增加4%，這是由於包括澳洲及巴西在內的主要鐵礦石生產國增加產量。此外，主要利用超靈便型乾散貨船運貨的印度的鐵礦石出口量顯著提升。中國國內需求隨著經濟活動於疫後增加而上升，其中鋼材產量溢出為期內鋼材出口量增加帶來支持。

2023年全球貨物裝載量[#]

選定小宗散貨*	↑	+1%
穀物	↓	-1%
鐵礦石	↑	+4%
煤炭	↑	+4%

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

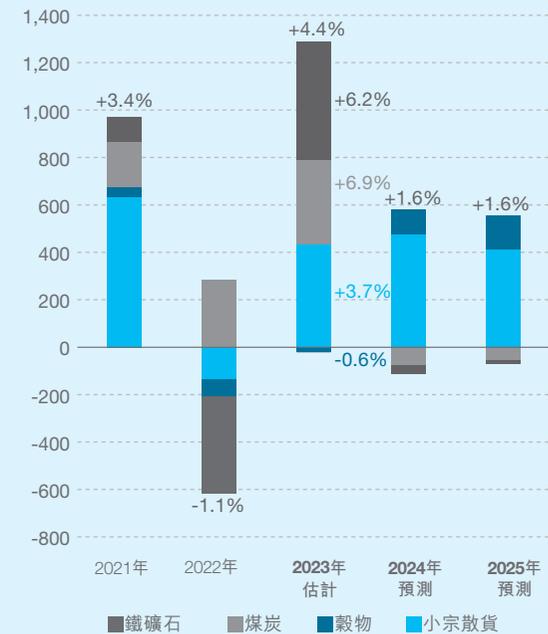
資料來源：Oceanbolt

小宗散貨的需求無論在地域上或就商品及客戶而言皆為廣泛及多元化，並且通常跟隨國內生產總值的增長。因此，根據全球國內生產總值增長3.1%的預測，加上多國繼續推行刺激措施，2024年的小宗散貨需求預測依然樂觀。

[#] 貨運量與噸位航距需求不同。噸位航距是衡量運輸需求的主要標準。噸位航距的定義為每噸貨物運輸一英里，因此，既反映了運輸量（噸）又反映了運輸距離（英里）。

整體乾散貨運噸位航距需求年度變動

按年變動（十億噸位航距）



資料來源：Clarksons Research，於2024年1月數據

供應：船隊增長速度因貨船訂單量有限及環境法規而放緩

由於新建造貨船交付量增加，全球乾散貨船船隊淨增長由2022年的2.9%增加至2023年的3.1%。報廢量由2022年的0.5%增加至2023年的0.6%。我們專注營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船的全球船隊規模淨增長率為3.4%，而去年同期的淨增長率為3.2%。

按期租合約對等基準的租金下跌是導致期內貨船航速減慢的主要原因。國際海事組織的全球EEXI及CII法規已於2023年1月生效，預期此等措施將可及時推動改善全球船隊的碳效能。EEXI（特別是發動機功率限制器）使最高航速一次性永久降低，這將限制全球船隊提速航行，將來不能以增加航速來滿足需求增長。CII將導致貨船航速逐漸減慢，並隨著船齡較高及效率較低的貨船無法滿足排放要求而加快報廢率。

ESG 可持續發展報告 第16頁
國際海事組織的短期措施 (EEXI & CII)

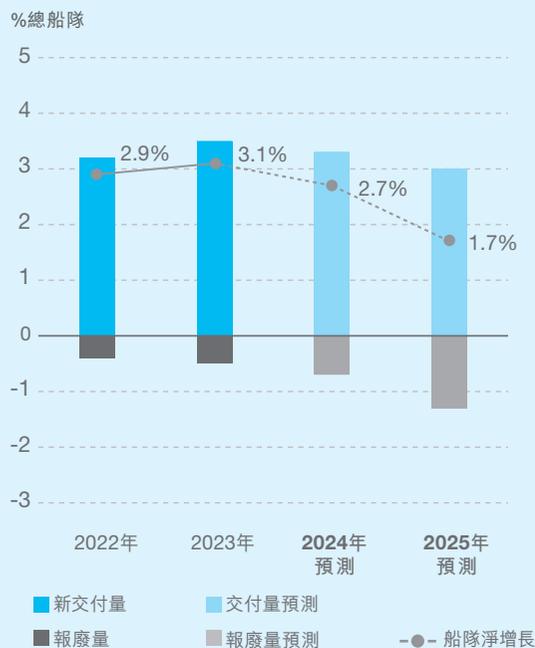
Clarksons Research預測，2024年及2025年全球乾散貨船船隊的報廢率將分別為0.7%及1.3%。

由於新貨船訂單量一直處於低水平，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。假以時日，國際海事組織和歐盟排放交易體系的減碳法規預期將迫使貨船減慢航速，變相令供應減少，利好市場的長遠走勢。

整體乾散貨船供應發展情況

↑ 3.1%

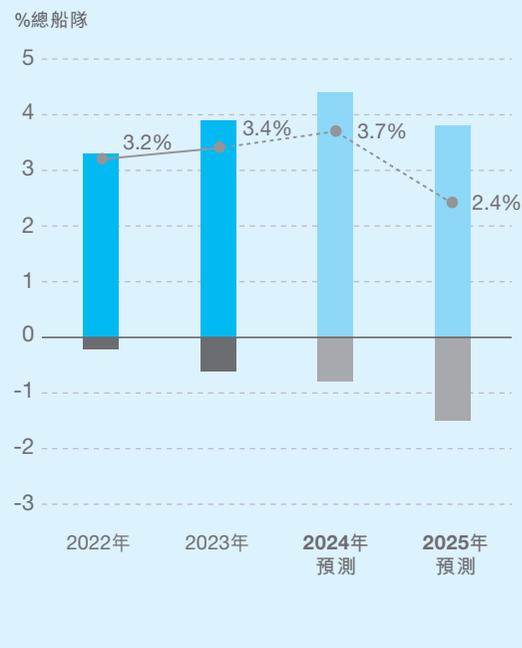
2023年整體乾散貨船運力



小靈便型及超靈便型乾散貨船供應發展情況

↑ 3.4%

2023年全球小靈便型及超靈便型乾散貨船運力



資料來源：Clarksons Research，於2024年2月數據

訂單：乾散貨運將受惠於低訂單量

乾散貨船總訂單量佔現有船隊的8.5%，其中小靈便型及超靈便型乾散貨船的合併訂單量合共為9.4%。由於新建造貨船的訂單受到抑制，未來數年的供應將繼續維持有限度增長。2023年的新建造乾散貨船訂單量為42,800,000載重噸，而2022年為35,700,000載重噸，與去年同期相比增加了20%。

新建造貨船訂單預計將繼續受到抑制，原因是：

- 未來減碳法規及為符合有關法規所需可持續燃料的供應存在不確定性
- 新建造貨船的造價創歷史新高，而二手貨船造價較低且可即時交付，故此較具投資價值且剩餘價值風險較低
- 直至2027年為止新建造貨船訂單的承造能力有限，而新增的船廠承造能力亦有限
- 資本成本增加進一步限制了對高造價貨船的需求意欲及大型連串訂單的可行性
- 由於新建造貨船的投入成本增加及船廠承造能力有限，新建造貨船及二手貨船的資產價格將保持高企

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2024年2月數據

船型	佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡 20 年以上	2023年報廢量佔於2023年1月1日之現有船隊百分比
小靈便型 (10,000-40,000載重噸)	9.6%	13	14%	0.4%
超靈便型及超大型靈便型 (40,000-70,000載重噸)	9.3%	12	11%	0.7%
巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000-100,000載重噸)	11.7%	12	12%	0.9%
好望角型 (100,000以上載重噸)	5.7%	11	3%	0.3%
乾散貨船總量	8.5%	12	8%	0.6%

資料來源：Clarksons Research，於2024年2月數據

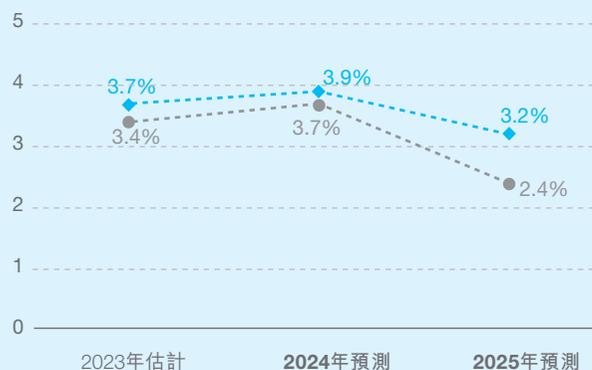
市場平衡：預計供求平衡將會獲得支持

整體乾散貨船供求
% 按年變動



資料來源：Clarksons Research，於2024年2月數據

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



預計2024年及2025年小宗散貨需求增長將超過供應增長。

中期內可能影響市場的因素

機會

- 中國受經濟刺激措施帶動的復甦，以及全球經濟需求復甦，均帶動對乾散貨商品的需求增加
- 貨船航速因遵守排放法規及燃料開支上漲而減慢

- 減碳法規及圍繞未來貨船設計及替代燃料的不確定性，均限制了新建造貨船的訂單及交付量，造成供應緊張
- 面對複雜的環境法規及昂貴的貨船維修及升級開支，更多船齡較高及設計不甚理想的貨船報廢

威脅

- 利率持續上升，對全球經濟活動及乾散貨商品需求造成負面影響
- 新建造乾散貨船的訂單過多，帶動船隊淨增長上升
- 中國疫情後經濟增長復甦速度緩慢

- 關稅及保護主義推動本地生產，損害環球貿易

我們的表現

我們的業務錄得基本溢利119,200,000美元(2022年：基本溢利714,700,000美元)。基本溢利減少主要受貨運租金下跌影響，而貨運租金下跌乃受新建造貨船交付量增加及港口擠塞情況逐步消除所影響。整體而言，乾散貨需求在中國重新開放的支持下有所增加，儘管全球增長放緩。我們錄得優於BHSI及BSI指數的日均租金收入，並繼續有效地控制我們的貨船營運開支。

營運表現

百萬美元	2023年		2023年	2022年	變動
	上半年	下半年			
核心業務小靈便型乾散貨船貢獻	62.7	34.7	97.4	430.3	-77%
核心業務超靈便型乾散貨船貢獻	33.4	36.6	70.0	316.3	-78%
營運活動貢獻	17.0	8.6	25.6	56.4	-55%
好望角型乾散貨船貢獻 ¹	0.8	0.9	1.7	1.6	+6%
營運表現(未計管理開支)	113.9	80.8	194.7	804.6	-76%
調整後一般及行政管理開支總額	(37.3)	(38.7)	(76.0)	(89.9)	+15%
稅項及其他	(0.4)	0.9	0.5	-	+100%
基本溢利	76.2	43.0	119.2	714.7	-83%
貨船賬面淨值(包括持作出售資產)	1,901.3	1,795.2	1,795.2	1,790.3	+0%

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

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

我們的商業活動

核心業務

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

營運活動

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



核心業務

小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI



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



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28,420收租日之日均租金收入為12,250美元
 - 超靈便型乾散貨船的20,230收租日之日均租金收入為13,830美元
- 由於全球經濟增長放緩、利率上升以及期內實質貨船供應量隨著港口擠塞的情況逐步消除而增加，我們按期租合約對等基準的日均收入顯著低於過去兩年
- 年內，我們的日均表現較小靈便型(BHSI 38,000載重噸(經調整))及超靈便型(BSI 58,000載重噸)乾散貨船的平均指數分別高出3,260美元及3,150美元。後者包括期內我們的核心超靈便型乾散貨船硫淨化器日均得益的850美元

小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約



--- 2023年指標核心船隊收支平衡水平 (包括一般及行政管理開支) 為9,640美元

* 此是於2024年2月下旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的租金的指標。我們已訂約的小靈便型乾散貨船的遠期貨運合約涵蓋2023年餘下日數的部分主要為逆航貨運。與租金更高的順航貨運結合，整體按期租合約對等基準的租金通常會更可觀

超靈便型乾散貨船

已訂遠期合約



--- 2023年指標核心船隊收支平衡水平 (包括一般及行政管理開支) 為11,210美元

* 此是於2024年2月下旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的租金的指標；超靈便型乾散貨船的硫淨化器日均得益現值約為1,110美元。配備硫淨化器的超靈便型乾散貨船若獲分配貨物，其按期租合約對等基準的租金可能會因硫淨化器所帶來的得益而更可觀

已訂遠期合約

- 由於2023年後半段貨運租金上漲，以及對往常於農曆新年前後出現的季節性疲軟的憂慮，我們積極就2024年第一季度訂立更多遠期合約
- 2024年第一季度的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就100%及100%的日數按日均租金11,170美元及13,480美元(淨值)訂約
- 2024年全年目前已訂約的31,010日小靈便型乾散貨船日數及26,420日超靈便型乾散貨船日數中，分別已就54%及71%的日數按日均租金10,160美元及12,610美元(淨值)訂約(已訂約日數不包括營運活動)
- 2023年小靈便型及超靈便型乾散貨船的收支平衡水平分別為9,640美元及11,210美元；我們的成本開支維持控制得宜及具競爭力

營運活動

利潤 KPI

每日 1,090 美元 (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 2023 年為 23,480 日，營運活動錄得日均淨利潤為 1,090 美元
- 與 2022 年相比，我們的營運活動日數於 2023 年增加 18%
- 我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對(當我們的核心貨船未能提供服務時)，以補足我們的核心業務，因此，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻利潤

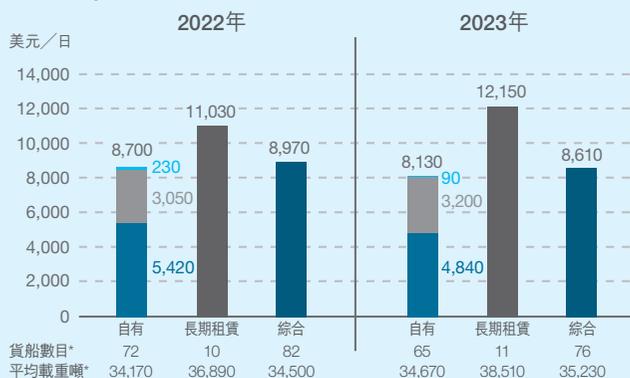


核心業務貨船開支

日均貨船開支

小靈便型

綜合 8,610美元



超靈便型

綜合 10,180美元



* 於12月31日之貨船

自有貨船開支

■ 營運開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均營運開支減少7%至4,870美元(2022年: 5,210美元)，主要因船員開支回復至疫情前水平。然而，憑藉良好的成本控制及規模效益，以及高效的採購，我們的日均營運開支仍然處於業內具競爭力的水平。

我們的自有貨船船隊於年內的非預期技術性停租日數為每艘貨船平均0.8日(2022年: 1.7日)。

■ 折舊

我們的小靈便型乾散貨船的日常折舊開支大致維持不變。我們的超靈便型乾散貨船的日常折舊開支增加8%，主要由於入塢開支增加及燃油效率技術的投資。

■ 財務開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均財務開支減少57%至120美元(2022年: 280美元)，其為平均借貸減少以及利率增加帶動較高利息收入及利息開支的綜合因素所致。

長期租賃貨船開支

長期租賃貨船開支主要包括使用權資產折舊、租賃負債的利息開支及12個月以上租賃的技術管理服務開支。我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的長期租賃貨船日均開支分別增加10%至12,150美元及9%至18,150美元，主要由於在2022年強勁市況中承諾租賃貨船的租賃開支較高所致。

綜合開支

我們的自有和長期租賃的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日常綜合開支分別減少至8,610美元(2022年: 8,970美元)及增加至10,180美元(2022年: 9,660美元)。

一般及行政管理開支

我們的經調整一般及行政管理開支減少至76,000,000美元(2022年: 89,900,000美元)，主要由於年內的員工開支減少所致。按總貨船日數分攤，日均一般及行政管理開支仍為具競爭力的760美元(2022年: 990美元)，由自有貨船及租賃貨船的日常開支分別為1,030美元及560美元(2022年: 1,290美元及730美元)所構成。

貨船日數

下表顯示我們於2023年及2022年的貨船日數分析：

日數	小靈便型		超靈便型	
	2022年	2023年	2022年	2023年
核心業務收租日數	30,310	28,420	17,340	20,230
— 自有貨船收租日數	26,680	24,960	14,930	17,070
— 長期租賃貨船收租日數	3,630	3,460	2,410	3,160
短期核心日數 ¹	7,580	7,730	14,100	18,660
營運活動日數	5,720	9,190	14,110	14,290
自有貨船停租日數	890	710	400	400
總貨船日數	44,500	46,050	45,950	53,580

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

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

年度	小靈便型		超靈便型	
	貨船日數	平均開支 (美元)	貨船日數	平均開支 (美元)
2024年	3,890	12,370	1,330	16,770
2025年	2,930	13,080	610	14,830
2026年	2,260	13,100	1,400	15,030
2027年	1,830	12,860	1,460	14,660
2028年+	2,560	12,340	4,080	13,960
總計	13,470		8,880	



現金及借貸

經營業務的現金流入

285.9 百萬美元

已承諾可動用流動資金

549.2 百萬美元

借貸淨額相對自有貨船
賬面淨值比率

(2)%

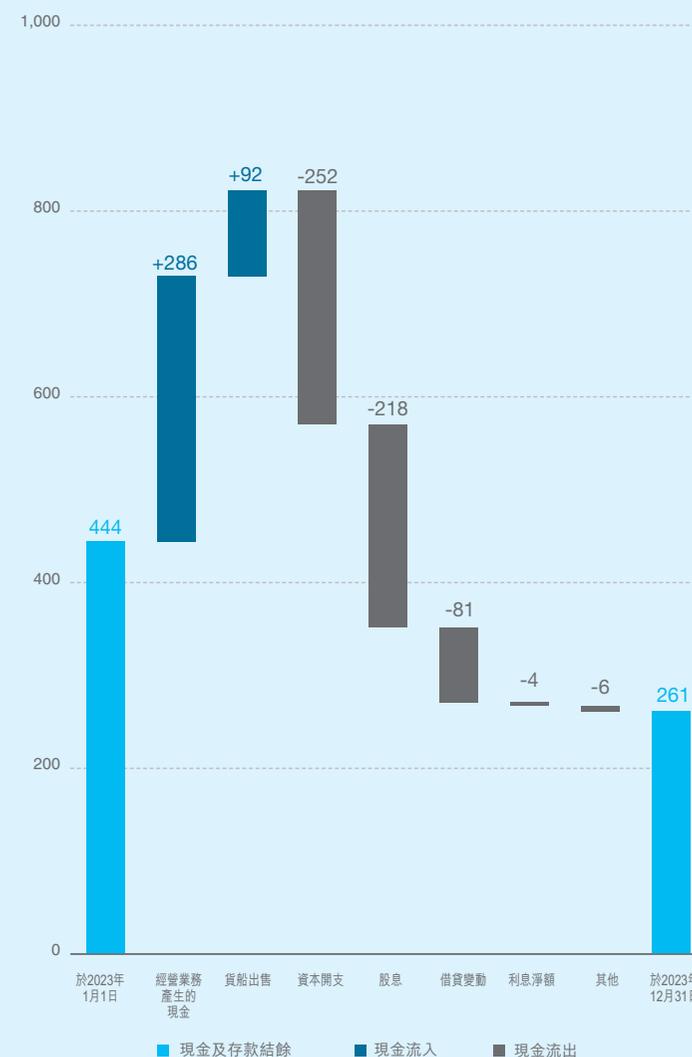
平均利率 (損益表)

5.1%

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

現金流

百萬美元



2023年主要發展

- 本集團於12月簽訂一項新的150,000,000美元的三年期可持續發展表現掛鈎無抵押銀團循環信用貸款
- 本集團年內透過出售8艘小靈便型乾散貨船、1艘超靈便型乾散貨船及1艘超大靈便型乾散貨船變現91,700,000美元
- 本集團年內用於借貸的淨現金流出為81,300,000美元
- 年內，本集團支付252,100,000美元資本開支，包括：
 - (a) 190,200,000美元作為於2023年交付的1艘小靈便型乾散貨船、2艘超靈便型乾散貨船及6艘超大靈便型乾散貨船及於2024年2月交付的一艘超大靈便型乾散貨船的代價
 - (b) 61,900,000美元作為入塢及其他添置的開支
- 於2023年12月31日，未用作抵押的貨船共61艘

流動資金及借貸 ^A

百萬美元	2023年 12月31日	2022年 12月31日	變動
現金及存款 (a)	261.5	443.9	-41%
可動用而未提用的已承諾 借貸融資額	287.7	171.1	+68%
已承諾可動用流動資金	549.2	615.0	-11%
借貸的流動部分	(46.3)	(97.8)	
借貸的非流動部分	(254.1)	(280.8)	
借貸總額 (b)	(300.4)	(378.6)	+21%
(借貸) / 現金淨額 (a)+(b)	(38.9)	65.3	->100%
(借貸) / 現金淨額相對股東 權益比率	(2)%	3%	
(借貸) / 現金淨額相對自有貨船 賬面淨值比率 ^{KPI}	(2)%	4%	

第106頁 財務報表附註16 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—555,400,000美元 (2022年12月31日：517,000,000美元)

借貸及未提用的已承諾借貸融資額於年內增加，此乃由於簽訂新的150,000,000美元信用貸款，惟部分影響被還款及借貸按期攤銷所抵銷。

利息開支上升至16,500,000美元(2022年：16,000,000美元)，主要由於平均利率上升。

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

於2023年12月31日：

- 本集團的已抵押借貸乃以54艘賬面淨值總額為952,400,000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94頁 財務報表附註7
財務收入及財務開支

可換股債券負債部分—32,700,000美元 (2022年12月31日：32,700,000美元)

於2023年12月31日，繼於2022年5月完成轉換要約，及後於2022年7月完成債券持有人轉換及於2022年12月完成於公開市場上購回可換股債券後，再於2023年5月完成進一步債券持有人轉換後，於2025年到期的年票息3%有擔保可換股債券的餘下未贖回本金為33,600,000美元，而當前轉換價為每股1.45港元。

借貸及未提用的已承諾借貸融資額的遞減明細表



- 已承諾借貸融資額 (287,700,000美元)
- 借貸 (267,700,000美元)
- 可換股債券 (面值33,600,000美元，賬面值32,700,000美元)

本集團透過槓桿化資產負債表而取得融資，從而優化本集團的現金資源供應。本集團於2023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588,100,000美元(2022年12月31日：549,700,000美元)，以美元為單位。

財務開支

百萬美元	平均利率		於2023年 12月31日 之結餘	財務開支		變動
	損益表	現金		2023年	2022年	
借貸 (包括已變現的利率掉期合約)	5.1%	5.1%	267.7	16.5	16.0	-3%
可換股債券 (附註)	4.7%	3.0%	32.7	1.5	4.5	+67%
	5.1%	KPI 4.9%	300.4	18.0	20.5	+12%
其他財務費用				1.5	0.1	
財務開支總計				19.5	20.6	+5%
利息覆蓋率 (按稅息折舊及攤銷前溢利除以財務開支總額計算)				KPI 17.8倍	45.3倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為1,500,000美元，而實際現金開支則為1,000,000美元。

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

本集團致力在其借貸的浮動及固定利率之間取得平衡。於2023年12月31日，本集團的借貸中有75%(2022年12月31日：75%)按固定利率計算利息。

年內大事回顧

1月

- 購買6艘二手貨船作為持續更新船隊和增長策略的一部分
- 連續兩年成為The Captain's Table全球航運創新創業大賽的黃金級贊助商
- 參加守護鯨豚棲息地和觀測計劃 (Enhancing Cetacean Habitat and Observation (ECHO) Program)，旨在合作減少商業航運對瀕危鯨魚的影響



2月

- 公布創紀錄的全年業績，年內錄得基本溢利715,000,000美元以及稅息折舊及攤銷前溢利935,000,000美元

3月

- 刊發我們第七份獨立刊發的可持續發展報告



4月

- 公布2023年第一季度交易活動更新
- 舉行股東週年大會
- 獲溫哥華港口局頒發2022年度Blue Circle Award，為連續第六年獲頒此獎項，是對太平洋航運致力可持續發展的認可



5月

- 支付末期基本股息每股17港仙及末期特別股息每股9港仙，或176,700,000美元
- 榮獲香港海事處頒發兩個獎項
 - 港口國監督檢查傑出表現獎
 - 英勇表現獎

6月

- 贊助香港海事博物館的開放日以慶祝世界海員日



7月

- 公布中期業績，期內錄得基本溢利76,200,000美元、淨溢利85,300,000美元以及稅息折舊及攤銷前溢利189,100,000美元
- Michael Jorgensen加入太平洋航運為財務總監

8月

- 於洪都拉斯監獄被關押兩年的于義海船長最終洗脫毒品罪嫌疑，並已獲釋及與其在中国的家人團聚
- 刊發2023年度中期報告
- 支付中期股息每股6.5港仙，合共43,700,000美元



9月

- 獲得由洛杉磯港口局發出的自願《船舶減速計劃》(Vessel Speed Reduction Program, VSRP)證書

10月

- 公布2023年第三季度交易活動更新
- 榮獲2023年香港環境、社會及管治報告大獎(HERA)三個大獎
 - 最佳ESG報告獎(中市值)大獎
 - 卓越環境成效獎大獎
 - 卓越ESG管治獎大獎
 - 卓越社會成效獎嘉許獎

11月

- 委任Alexandre Emery為獨立非執行董事，及委任Mats Berglund為非執行董事，均自2024年1月起生效
- 連續第三年成為The Captain's Table的黃金級贊助商
- 榮獲2023年度國際散貨期刊大獎(International Bulk Journal (IBJ) Awards)「年度最佳散貨船經營人」獎項，成為唯一連續獲得此殊榮的公司



12月

- 簽訂150,000,000美元三年期可持續發展表現掛鈎優先無抵押循環信用貸款
- 再度榮獲香港會計師公會最佳企業管治及ESG大獎2023獎項
 - 最佳可持續發展公司及機構獎(非恒指成份股(中市值)組別)金獎
- 榮獲2022香港環境卓越大獎交通及物流業優異獎





履行策略

- 35 我們如何創造價值
- 36 履行我們的策略
- 39 可持續發展摘要

Think Safe
Work Safe

我們如何創造價值

我們非常重視建立關係及資源以促進達成願景，並為客戶、員工、股東、社會和環境創造更佳成果

我們的宗旨
以安全及符合可持續發展的方式，利用貨船運送對社會至關重要的乾散貨商品

我們的願景
成為乾散貨船船東及營運商的翹楚及客戶和其他持份者的首選夥伴

本概要的詳細版本另載於我們的網站
www.pacificbasin.com
關於我們 > 我們如何創造價值

本集團依賴的資源及關係

 我們的船隊
 我們的人才、文化及全球辦事處網絡
 持份者關係及夥伴
 天然資源
 技術、數據及智能資本
 財務資本

保障或創造價值的方法

<ul style="list-style-type: none"> 船隊投資 優質的貨船 規模及靈活互換性 內部技術營運部門
<ul style="list-style-type: none"> 培育人才 安全、福祉及溝通 團隊生產力 融入地區 面向全球
<ul style="list-style-type: none"> 深化關係 與持份者溝通及合作
<ul style="list-style-type: none"> 保護環境
<ul style="list-style-type: none"> 有效的業務模式及制度
<ul style="list-style-type: none"> 改進管理及管治常規 提高效率及降低成本 周密的財務活動

期望成果

<ul style="list-style-type: none"> 最佳的貨船設計及效率 提高規模經濟效益及貨船僱用率 為客戶提供最理想的航程及靈活的服務 為客戶提供更好的技術及服務可靠度 加強健康與安全意識、質量及成本控制
<ul style="list-style-type: none"> 保持及提高岸上和船上員工的質素、效率及團隊規模 與客戶建立深厚的夥伴及合作關係 掌握市場情報及貨運商機 提供最理想的營運效能及對船隊作出最佳定位
<ul style="list-style-type: none"> 太平洋航運與我們的員工、客戶、貨船租賃供應商、供應商、投資者、融資機構、社區及其他持份者建立互相了解、信賴及支持
<ul style="list-style-type: none"> 盡量減少耗用天然資源 盡量減少對環境的影響
<ul style="list-style-type: none"> 提供業內首屈一指的服務 提高貨船租金收入 降低開支而不影響安全 建立良好的品牌及聲譽
<ul style="list-style-type: none"> 採取穩健的財務管理 提升公司架構及財政實力

我們所創造的價值

- 服務我們的客戶**
我們以現貨及長期貨運合約，為逾500名客戶提供優質、切身、靈活及可靠的貨運服務，令他們可以輕易接受我們提供的服務，使他們能專注發展自己的業務
- 服務我們的人才**
受惠於具滿足感、體面的工作及公平的薪酬，令我們逾5,400名員工感到獲安全、支持及投入
- 服務社會**
我們有效率而負責任地運送食物、動物飼料、建材和其他對社會及全球經濟至關重要的原材料
- 服務環境**
我們於過去15年間大幅減少排放量及其他輸出的密度，並向營運減碳和盡量減少對環境的整體影響邁進
- 服務我們的股東**
我們繼續使本集團的財務更為穩健，減輕風險，並善用我們的業務模式，把握船運週期為股東提供具吸引力的長線回報

履行我們的策略

策略重點	策略進度及成果	2024年目標
<p>船隊投資</p>	<p>於2023年，我們出售了船齡較高的七艘小靈便型乾散貨船及一艘超靈便型乾散貨船。鑑於現有及即將出台的減碳法規越來越嚴格，該等船齡較高、效率較低的乾散貨船將越難營運，因此，我們認為逐步淘汰效率最低的乾散貨船乃屬明智之舉。我們購買了八艘現代化的二手貨船，包括一艘小靈便型乾散貨船、一艘超靈便型乾散貨船及六艘超大靈便型乾散貨船。為了進一步推動核心船隊的增長及更新，我們已簽訂有關小靈便型及超大靈便型乾散貨船的長期租賃協議。我們目前擁有115艘小靈便型及超靈便型乾散貨船，並合共營運約266艘自有及租賃貨船。</p>	<p>我們始終堅持推行我們的長遠策略—通過購買優質及現代化的二手貨船來壯大我們的超靈便型乾散貨船自有船隊，以及通過買入船齡較輕及較大型的小靈便型乾散貨船來取代船齡較高及效率較低的小靈便型乾散貨船，藉以更新我們的小靈便型乾散貨船自有船隊。我們與Nihon Shipyard Co及三井物產合作設計、能夠使用燃油或可持續甲醇運行的高效雙燃料貨船的進展順利。然而，由於目前新建造貨船的成本高企，我們對投資於新建造貨船仍持審慎態度。</p>
<p>培育人才</p>	<p>多年來，我們在致力支持心理健康方面取得了長足發展。我們加強了培訓策略，並不斷審視我們的安全及福利計劃，以確保其與時並進及行之有效。我們已復辦面對面的高級船員互動培訓課程，同時亦擴大網上培訓範圍，以確保所有人均能參加。船員的身心健康至關重要，因此，我們委託了遙距醫療服務提供者提供全面支援。為改善網絡連接，我們已提升衛星數據計劃，以提供全天候互聯網服務，減輕船員長時間離家的不適。最後，我們深知家庭支援的重要性，因此我們已推行PB Families Programme (太平洋航運家庭計劃)。計劃包括每季為菲律賓船員家庭舉行活動，確保船員及其家人不論在海上或家中，均能獲得充分支援。</p>	<p>我們將繼續努力實現我們的長期目標，即提高安全表現、僱員留職率、生產力、工作滿足感及福祉。我們立志成為乾散貨船船東及營運商的翹楚，以及員工和所有持份者的首選夥伴。</p>
<p>深化關係</p>	<p>我們於2023年將奧克蘭辦事處與墨爾本辦事處合併，並於2024年1月在新加坡開設新辦事處。我們目前在全球擁有11個商業辦事處及合共14個辦事處。新的新加坡辦事處將有助我們在東南亞地區發展新業務，同時能夠讓我們與現有客戶建立更好關係。於2023年，我們為超過500名客戶運載了85,000,000噸(2022年：68,000,000噸)貨物。</p>	<p>我們透過定期的客戶聯繫、地區性緊密夥伴合作，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>
<p>維護健康及安全</p>	<p>安全依然是我們的首要考慮。我們努力實現零工傷，並通過培訓策略、增強船上技術及進一步改善遙距醫療支援，加強對心理健康的關注。我們持續增進我們的安全文化，採用了更多自下而上的方法，並因此於2023年在接近21,000,000工時中錄得14宗引致工時損失的工傷事故。無論我們的行業面臨多少挑戰，我們對確保船員及岸上員工的安全及福祉的承諾依然堅定不移。</p>	<p>我們將通過持續投資於培訓、員工福祉、系統、程序和科技，致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>

策略重點	策略進度及成果	2024年目標
<p>完善管理及管治常規</p>	<p>於2023年，本集團繼續採用「三道防線」模式。風險管理團隊繼續在組織上下培養風險及管控的認知文化，以確保從事日常作業的僱員明白他們就是風險的當責者。本集團定期舉辦關於公司政策及程序的培訓課程及研討會，為岸上員工及船員提供反賄賂培訓，持續發布網絡安全警報及舉行網絡釣魚演習，以及在全公司範圍內展開業務連續性計劃（「BCP」）演習，這些均為本集團為使僱員能夠有效識別、評估及管理風險而採取的一些措施。此外，我們不斷更新技術及行業最佳實踐，使員工能夠為不斷演變的風險環境做好充分準備，並為本集團的整體風險管理工作作出貢獻。</p> <p>我們在香港會計師公會2023年度舉辦的最佳企業管治及ESG大獎中榮獲最佳可持續發展公司及機構獎（非恒指成份股（中市值）組別）金獎。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、聯合國可持續發展目標、全球報告倡議組織（「GRI」）準則、氣候相關財務信息披露（「TCFD」）工作小組建議書、可持續發展會計準則委員會（「SASB」）的海洋運輸會計準則、及國際綜合報告理事會的國際框架。</p>	<p>為應對日益複雜的世界及瞬息萬變的航運市場，我們不斷審視及評估我們對新興風險的認知，確保我們的風險管理方針全面及靈活。</p> <p>我們利用新科技及工具的最新發展及趨勢以加強監察工作，並建立有效的緩解監控措施，以鞏固我們對可持續發展業務的承諾。我們不斷尋求完善管理層決策、風險緩解及董事會管治的程序及考量。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>於2024年1月，我們成立可持續發展委員會，旨在把可持續發展的監督職能由審核委員會提升至直接向董事會匯報。可持續發展委員會的成員由董事會任命，以協助董事會監督管理團隊，並就關係到本公司長遠可持續發展的事宜向董事會提供建議。</p> <p>管理層及專責的可持續發展團隊在可持續發展管理委員會的支持下，協調及加強我們在可持續發展業務實踐及投資方針，確保從事於航運業並在香港聯交所上市的公司遵守日益嚴格的環境、社會及企業管治要求，並更準確及周密地把可持續發展思想融入我們的企業文化及業務營運中。</p>
<p>保護環境</p>	<p>於2023年1月，國際海事組織的全球能效及碳排放密度法規正式生效。面對日益嚴格的法規要求，我們已落實技術及營運舉措，以最大限度地延長我們現有以常規燃料為動力貨船的使用壽命。</p> <p>我們於2023年的碳排放密度與2008年基線年相比低40%，預計到2030年，我們的碳排放密度將減少一半以上，繼續邁向2050年之前達成淨零排放的長期目標。</p> <p>我們加強了我們的可持續發展管治架構，以提高可持續發展的有效性、企業抗禦力及聲譽、及持份者對我們的信心。</p>	<p>我們繼續與全球領先的日本造船夥伴Nihon Shipyard Co及三井物產合作就能夠使用甲醇或常規燃油運行的雙燃料超大靈便型乾散貨船開發出高效的低排放貨船設計。我們將於2024年考慮是否已準備好訂約建造我們的第一艘低排放貨船，其交付時間將遠遠早於我們原定的2030年目標。</p> <p>我們將繼續進行投資、參與及合作，以確保我們按照更加嚴格的新規則要求，繼續逐步減少我們船隊的碳排放密度及對環境的影響。</p>

策略重點	策略進度及成果	2024年目標
<p>提高船隊效率及控制成本</p>	<p>我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均營運開支減少7%至4,870美元，主要因船員開支隨著全球各地疫情限制解除而減少。然而，憑藉良好的成本控制及規模效益，以及高效的採購，我們的日均營運開支仍然處於業內具競爭力的水平。</p>	<p>因應乾散貨運的週期性特點，貨運市場的波動將繼續驅使我們採取謹慎及深思熟慮的成本控制措施，並同時充分發揮我們的規模優勢及作為安全交易方的聲譽。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，以維持高水平的貨船僱用率、供應及準時性。</p>
<p>提升公司架構及財政實力</p>	<p>我們維持保守的負債比率，並繼續享有透過業務、債務、可換股債券及權益而產生的資本。我們以業內最具競爭力的成本獲得各種外部資金來源，結合我們強勁的已承諾可動用流動資金狀況，為客戶及股東帶來信心。這些因素構成了我們強大的企業背景的一部分，令太平洋航運成為持份者的首選合作夥伴。於2023年，我們簽訂一項新的150,000,000美元的三年期可持續發展表現掛鈎無抵押循環信用貸款，並就已承諾借貸作出了81,000,000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。於年末，我們的借貸淨額相對自有船隊賬面淨值比率為2%，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，並憑藉我們取得資本的能力，保持本集團財務穩健，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

我們的行業正面臨不斷演變且日益複雜的商業環境，其為本公司帶來風險與機遇。為應對現今及未來的挑戰，並進一步確立我們作為行業翹楚的角色，我們善用我們「做對的事，把事做對」的文化，並將之套入一個務實的四支柱可持續發展框架中

環境責任

在業務持續增長的同時，我們致力推動船隊減碳、廢物管理及資源使用、及盡量減少對生物多樣性造成的影響



對員工的責任

確保工作環境體面、合乎衛生及安全條件，培育出具高能力及高包容性的組織，同時建立一支獲充足支持及優秀能幹的員工隊伍



負責任的業務基礎

改進及加強管理和管治常規 — 包括盡職審查、財務及風險管理、誠信及透明度 — 以保障企業抗禦力及保持持份者的信任及信心



負責任的價值創造

服務、幫助並與客戶、供應商、船員社區及其他持份者通力合作，為構建負責任及抗禦力強的供應鏈及太平洋航運社區提供支持



有關我們可持續發展方針及表現的詳細回顧，請細閱我們獨立刊發的 2023 年可持續發展報告



對環境負責

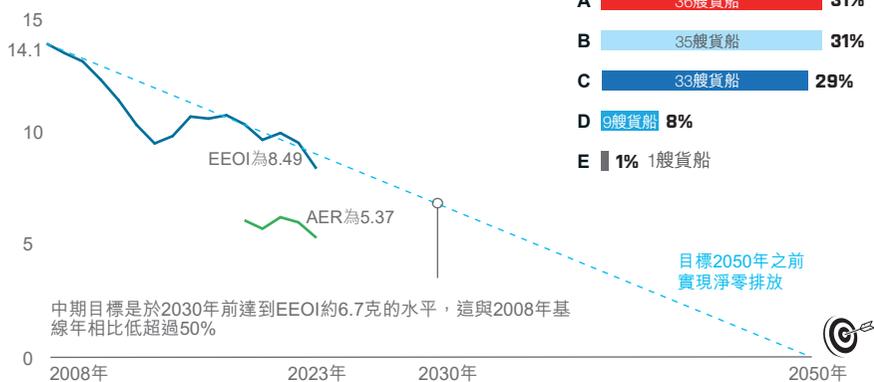
目標：作為一間領先的乾散貨船船東及營運商，太平洋航運力求進一步擴大船隊規模，優化我們的表現，提供靈活可靠的服務，同時努力避免對環境造成影響。我們的責任是實現船隊減碳，管理廢物、海洋排放及資源消耗，確保我們的貨船能被適當地回收及再利用，並在持續發展業務的同時盡量減少對生物多樣性造成的影響。

於2050年之前邁向淨零排放

自有船隊碳排放密度(EEOI) KPI

2050年之前減至**8.49克** ↓ **12%**

每噸海里的二氧化碳排放量



經修訂的國際海事組織溫室氣體策略

於2023年7月，國際海事組織採納更為進取的溫室氣體策略，其目標是要國際航運業：

- 於2050年前後實現淨零排放
- 於2030年之前將二氧化碳排放密度由2008年水平降低40%
- 於2030年之前降低溫室氣體總排放量20至30%，於2040年之前降低溫室氣體總排放量70至80%
- 於2030年之前實現5至10%的能源來自零溫室氣體排放技術及燃料

因此，國際海事組織的目標現在與太平洋航運自身於2021年承諾實現的2050年淨零排放目標更加一致。

其次，國際海事組織即將制定一套中期措施，包括溫室氣體船用燃料標準及海運溫室氣體排放定價機制等技術及經濟措施。我們預期這些措施將於2025年底確立，最早將於2027年生效。

為一系列新減碳法規做足充分準備

- 國際海事組織**2023年**降低碳排放密度法規－國際海事組織的EEXI及CII法規已於2023年1月生效，通過提前分析及準備，我們現有的常規燃料貨船船隊已準備好透過技術提升、營運措施及定期更新船隊計劃，特別是考慮到國際海事組織的新修訂溫室氣體策略(見下文)，於未來十年或更長時間遵守有關法規並繼續營運
- 歐盟排放交易體系－有關航運業納入歐盟排放交易體系(EU ETS)的計劃已於2024年1月起生效。我們密切注視此項計劃的沿革進程，並已充分作好準備
- 我們亦正關注以下減碳法規，並正為進一步的減碳作準備：
 - 歐盟海運燃料指令－此指令旨在推動進出歐盟範圍的貿易逐步轉用可再生及低碳燃料，自2025年起生效
 - 美國《清潔航運法》及《國際海洋污染問責法案》－建議推行的一套減少海運燃料碳密度的一攬子規則(要求於2040年或之前實現溫室氣體零排放)、岸電要求及溫室氣體徵費，其適用於美國境內及進出美國的航運，已在美國國會討論並可能於2027年生效

我們的減碳策略

1. 採用節能技術
2. 具碳效率的營運措施
3. 推動船隊更新及增長以提高能效
4. 開發低排放貨船及燃料
5. 支持綠色燃料供應
6. 資訊共用與合作共贏
7. 為一系列減碳法規做好準備

為實現全面脫碳的長遠目標，我們繼續開展能夠使用甲醇或燃油運行的雙燃料**低排放貨船**的設計工作，並將於2024年考慮是否已準備好訂約建造有關貨船，其交付時間將遠遠早於我們原定的2030年目標。

我們將繼續採取**提高燃油效率的措施及做法**，以確保我們以常規燃料為動力的現有貨船能夠遵守規例並在可見未來繼續營運。



對我們的員工負責

目標：太平洋航運致力發展一支多元化、高效及積極進取的團隊。我們不論在海上還是岸上，均繼續堅持最高水平的健康及安全標準，並為員工提供培訓，使他們能夠應對不斷變化的業務挑戰，同時亦照顧他們及彼此的整體健康。我們希望鼓勵及支援每個人各自為我們的業務作出獨特的貢獻，並消除包容性及機會平等的障礙。

近年，我們提升對心理健康的重點關注包括：

- 加強培訓策略並定期檢討各項安全及健康計劃
- 復辦面對面的船員互動培訓與研討會
- 開始舉辦定期的評級研討會
- 將網上培訓擴展至專業船員的休假及在職培訓
- 委託兩間遙距醫療服務提供者3Cube及Sea Bird Medicare支援船員的身心健康
- 於船員上船前對他們進行額外心理篩選測試
- 提升衛星數據計劃，讓船員能夠享受更佳的全天候互聯網服務

我們將員工、貨船及營運的安全及安保放在首位。於安全威脅加劇之時，我們採取主動態勢，保持警惕，並進行風險管理。於高風險區域航行時，我們已採取以下強化安全措施：

- 航程風險評估
- 使用搜查犬進行檢查
- 調配警衛
- 安排巡邏船艇進行巡邏
- 設置閉路電視
- 進行水下無人機搜索



繼2021至2022年與新型冠狀病毒疫情相關的反常數字後，於2023年，我們的船員於超過20,900,000個工時中錄得25宗可記錄工傷事故（包括14宗損失工時工傷事故），其中包括輕微滑倒、絆倒及跌倒以及手指受傷。我們對每宗事故及險情進行徹底審查，分析根本原因，以制定及實施有效的預防措施。

我們錄得較低的港口國監督檢查缺陷數，此乃受惠於貨船管理人恆常上船巡查以及維護工作於新型冠狀病毒疫情限制解除後增加，帶動貨船環境獲得相應改善。

我們絕不容忍騷擾行為。經過我們的調查，肇事者已被解僱，而我們亦加強了對整個船隊的防止騷擾培訓。



可記錄事故頻率

1.05 ↑ 81%
每百萬工時工傷宗數

外部的檢查缺陷率

0.79 ↓ 15%
每次港口國監督檢查時發現的缺陷數

騷擾及欺凌個案

2
接獲騷擾事故宗數



負責任的價值創造

目標：太平洋航運致力與我們的客戶、供應商、投資者、金融服務提供者、監管機構、本地社區及其他網絡建立長期關係，而非短期利益。依託我們在乾散貨運業的規模及影響力，我們尋求通過與持份者共同努力，邁向一個負責任、合乎道德、包容及靈活的全球市場。

服務我們的客戶

服務我們的
太平洋航運社區

服務社會及
可持續貿易

自2023年3月以來，我們一直與我們的貨運客戶力拓集團(Rio Tinto)合作，成為其《指定船東及營運商標準》倡議的一份子，力求提高乾散貨運業的安全及船員福祉。



為慶祝6月底的國際海員日，太平洋航運再次贊助公眾免費入場參觀香港海事博物館並派出集團的見習船員及高級船員、以及岸上主管及前任船長擔任義工，向博物館遊客傳授定向技巧及繩結，並講解博物館展品、船員故事及船員事業發展。有破紀錄4,300名訪客參與活動。



於12月，我們成功簽訂我們首項與可持續發展表現掛鈎的貸款(一筆150,000,000美元無抵押循環信用貸款)，該貸款符合我們對可持續發展的承諾，當中的利率息差調整與碳排放密度(EEOI)及船員安全(LTIF)表現掛鈎，其均為我們優先考慮的最重要的環境、社會及管治問題。



負責任的業務基礎

目標：我們的目標是改進及加強管理和管治常規，以實現高水平的風險管理、匯報、透明度及企業管理和贏得持份者信心。我們將以負責任的態度，秉持以持份者利益作為我們對可持續發展及良好企業管治的承諾的依歸。

為了保持抗禦力及業務連續性，我們通過評估及管理自氣候風險、全球疫情及網絡保安等所產生的干擾，以加強保障業務的未來發展。

我們的風險管理委員會向審核委員會匯報，以確保強而有力的管治、有效的風險管理及內部監控。

於2024年1月，董事會將其對可持續發展的董事會層面監督職能從審核委員會提升至新成立的專責可持續發展委員會。可持續發展管理委員會向可持續發展委員會匯報，以確保我們的可持續發展策略的有效實施。

我們相信，強化後的可持續發展管理架構將進一步提高我們可持續發展方針的有效性、企業抗禦力及聲譽、及持份者對我們的信心。

ESG 可持續發展報告 第 65 頁
可持續發展管治

根據明晟(MSCI)、機構股東服務公司(ISS)、Sustainalytics、路孚特(Refinitiv)、標普全球、彭博及富時羅素所發佈的環境、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。



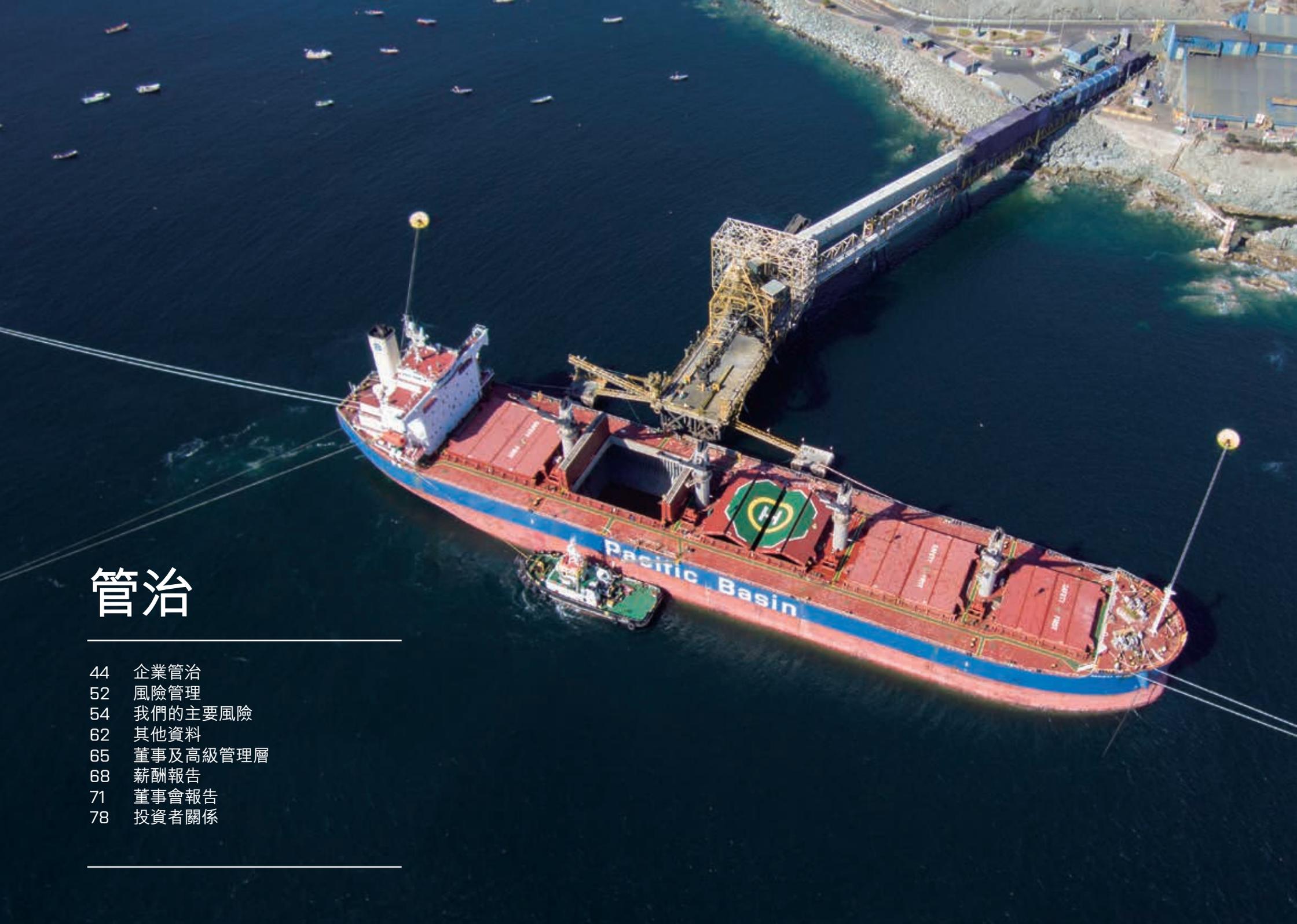
於2023年，太平洋航運獲MSCI ESG評級評定為BBB級

AA- 可持續發展評級
(由香港品質保證局提供)

我們獲香港品質保證局代表恒生指數有限公司授予AA-級可持續發展評級



我們於EcoVadis可持續發展評級中首次獲得銅獎(在遠洋海運公司中排名前37%)



管治

- 44 企業管治
 - 52 風險管理
 - 54 我們的主要風險
 - 62 其他資料
 - 65 董事及高級管理層
 - 68 薪酬報告
 - 71 董事會報告
 - 78 投資者關係
-

企業管治

責任

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長遠可持續價值

董事會負責(其中包括)制定本集團的長期企業策略及宏觀政策。在制定其標準時，董事會會考慮到集團的業務、其持份者的需要及要求及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)的企業管治守則(「守則」)與《環境、社會及管治報告指引》(「環境、社會及管治指引」)。

截至2023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C1第二部分所載的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，惟本集團刊發季度交易活動的公告，而不是季度財務業績。董事會認為此形式可為股東提供重要資料，以評估本集團業務於全年及中期業績往後期間的表現、財務狀況及前景。

關於本集團的可持續發展策略及報告，包括有關識別、評估及管理環境、社會及管治的相關風險，詳情可於本公司2023年可持續發展報告中查閱，該報告將與本年報一併在本公司及聯交所網站上發佈。

企業策略

本公司的宗旨是以安全及符合可持續發展的方式，利用貨船運送對社會不可或缺的各種乾散貨商品。其願景是成為乾散貨船船東／營運商的翹楚，以及客戶和其他持份者的首選夥伴。為了實現此一長遠願景，本公司將注意力聚焦於若干策略範疇，包括投資船隊及培育人才、保護環境等。有關我們策略重點的更多詳情，可見本年報「履行我們的策略」一節。

截至2023年12月31日止年度，董事會已定期檢討本公司的策略重點。本公司透過不同途徑確保員工充分了解本公司的願景和策略、活動及表現，包括舉辦公司全員大會、邀請部門主管或其他同事參與董事會會議、定期的管理層會議、個別部門會議以及透過內聯網進行內部溝通。

我們能否實現願景取決於我們員工的效率，我們致力確保在招聘時能挑選出最能融入及培育本公司文化的人才。此外，本公司亦制定了一套所有員工必須遵守的操守守則，其目的是為了向員工提供一個在心理和生理上感到安全、包容、友愛及互助的工作環境，以及提供必要的培訓、指導及專業發展階梯。

這些舉措都是本公司培育出符合公司企業文化之策略、宗旨及價值的重要工具。

董事會

董事會組成及職責

於本年報刊發日期，董事會有八名董事(其中兩名為女性)：五名獨立非執行董事(其中一名為主席)、兩名非執行董事及一名執行董事。獨立非執行董事的人數高於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「董事及高級管理層」一節內。

所有董事均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2023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。下文載列了為實現有效的董事會所需要的重要特性。

■ 靈活的董事會成員的組成

董事會成員名單及其角色和職能可於本公司網站及聯交所網站查閱。我們的董事會成員來自不同商業及專業背景，他們積極為董事會貢獻自身的寶貴經驗以實現本公司及其股東的最佳利益。於本年報日期，董事會由8名成員組成，他們擁有會計、商業、商品、企業融資、金融服務、法律、海洋技術及航運方面的專業知識，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，經評估所需職位的範疇及職責，在物色適合資格人選成為董事會成員時應用提名標準及委任原則。提名委員會在識別人選方面將採用不同途徑或渠道，包括考慮董事會成員推薦、聘用獨立的招聘顧問、以及採用提名委員會認為合適的任何其他途徑或渠道。

甄選董事的標準包括但不限於有關候選人的學歷、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有關候選人是否有能力對董事會表現作出正面的貢獻。提名委員會與準候選人進行面試，並甄選或向董事會推薦人選以提名作董事。

提名委員會已檢討董事會多元化政策及提名政策的實施及有效性，並認為該等政策對本公司仍然有效及合適。董事會目前共有2名女性成員，而董事會現時目標是於2026年之前有3名女性董事及董事會中至少30%為女性或性別多元化的代表。

ESG 可持續發展報告 第51頁 董事會多元化

年內，提名委員會聘請了獨立招聘顧問，為提名委員會物色並篩選成為本公司董事的多名潛在人選。經考慮及面談大量有可能的人選後，董事會於提名委員會的推薦下，委任了Alexandre Emery先生為本公司獨立非執行董事及Mats Berglund先生為本公司非執行董事，兩項委任均已自2024年1月2日起生效。

■ 主席與行政總裁的角色獨立

本公司獨立非執行董事Stanley Hutter Ryan先生於2023年4月股東週年大會結束後取代退任的唐寶麟先生擔任董事會主席一職。主席監督執行團隊，並就本集團的營運定期與行政總裁會面。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，使董事會能夠積極參與本集團的發展。

■ 執行董事對本集團業務活動的承擔

執行董事須於本集團的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的任何其他業務。

■ 獨立非執行董事及非執行董事的角色

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。他們來自不同商業及專業背景，積極向董事會提供豐富而廣泛的金融、規管、技術及營商經驗與技能，可作出獨立、具建設性及有根據的貢獻，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的長遠發展提供高瞻遠矚的觀點。

■ 獨立非執行董事的任期

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他們對本集團事務作出貢獻的能力，首要條件是具備獨立的思維，對管理層的取態作出理性而正面的質詢。儘管部分獨立非執行董事並不一定具備航運業背景，但多年來他們已熟悉有關業務及行業，可就當中涉及的風險向管理層提出意見，並為董事會增添多元化的技能及觀點。由於本集團並無控股股東，執行管理層的獨立性尤其重要。獨立非執行董事任期的連續性為董事會的決策程序提供穩定性，彌補執行管理層任何成員的變動。

雖然其中一名獨立非執行董事的任期較長，但董事會認為這並不影響其獨立性，反而可帶來上述的正面優勢。然而，董事會認同繼任的重要性，以平衡對本集團業務的深厚認識與新穎見解及觀點的融合。過去九年，我們合共委任了五名獨立非執行董事。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，以維持董事會獨立觀點的來源。

■ 評估獨立非執行董事的獨立性

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，並繼續展現獨立性。截至2023年12月31日止年度，本公司已收到各獨立非執行董事根據上市規則第3.13條就其獨立性發出的年度確認書，董事會繼續認定他們的獨立身份。

Irene Waage Basili女士自2014年5月起擔任本公司獨立非執行董事已逾九年。她已根據上市規則第3.13條向本公司確認她的獨立身份。此外，Basili女士曾在多間航運公司擔任多個行政及一般管理職務，並於航運業擁有超過24年經驗及知識。Basili女士於乾散貨及航運方面擁有豐富的商業、策略及營運經驗。董事會相信，她能夠利用其豐富的航運知識和經驗幫助本公司策略發展，並向董事會提出獨立意見。董事會認為她具備適當的獨立性履行其獨立非執行董事的職責。

Tikka博士與Berglund先生相互擔任對方公司董事職務，因為他們既是本公司的董事會成員，也同是Ardmore Shipping Corporation的非執行董事。鑑於Tikka博士和Berglund先生均在兩家公司中擔任非執行董事職務，同時持有兩家公司少於1%的已發行股份，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。

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，拓展並更新其知識及技能，以符合守則的要求。為協助董事進修，公司秘書推薦他們參與相關的研討會，費用由本公司承擔。公司秘書亦物色了相關的參考資料予董事。董事會各成員亦已向本公司提供其培訓記錄，其載於本年報第47頁。

所有新董事於獲委任加入董事會後均會獲得全面、正式及為其而設的就任須知，其主要目的是為協助他們了解作為董事的職責、本公司的業務、風險程度、管治理念以及董事會與委員會之間的相互關係。

本公司委任了Alexandre Emery先生為獨立非執行董事及Mats Berglund先生為非執行董事，自2024年1月2日起生效。Emery先生及Berglund先生已分別於2023年11月28日及2023年11月30日接受由合資格律師所提供的法律諮詢，當中涉及其作為董事所適用的上市規則規定以及向聯交所作出虛假聲明或提供虛假資訊可能產生的後果。他們均確認明白自己作為上市公司董事的責任。

董事會評核

董事會於本年度已在主席Stanley Hutter Ryan先生的帶領下，透過各董事填寫問卷調查的方式進行自我評核，就董事會年內的表現作出評價，目的是確保其功能可不斷改善，從而影響本集團之業務及發展。董事的建議均已經過分析、討論及排序。

董事會認為其於年內有效地運作，而其組成、規模及架構均切合本集團的業務需要，反映多元化觀點與及不同技能與經驗的理想組合。董事會的繼任計劃及多元性(包括性別多元)仍屬優先考慮事項，董事會將進行適當的招聘程序。

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的交易
- 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
- 審視及監察董事會及高級管理層的培訓及持續專業發展

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。

本公司在董事會成員的組成上採納多元化方針，以加強觀點多元化及提高獨立性。

主席會與獨立非執行董事，在沒有任何其他董事或管理層在場的情況下，每年會面至少一次，以促進雙方能夠更自由地表達意見。董事可在其認為合適的情況下，自由聘請外部獨立專業顧問，以協助他們履行其職責，包括物色合適的董事人選，費用由本公司承擔。他們亦可自由邀請任何員工參與會議，或在其認為合適的情況下直接向他們查詢資訊。

提名委員會每年檢討該等機制的執行情況及有效性，並適時向董事會提出修改建議。

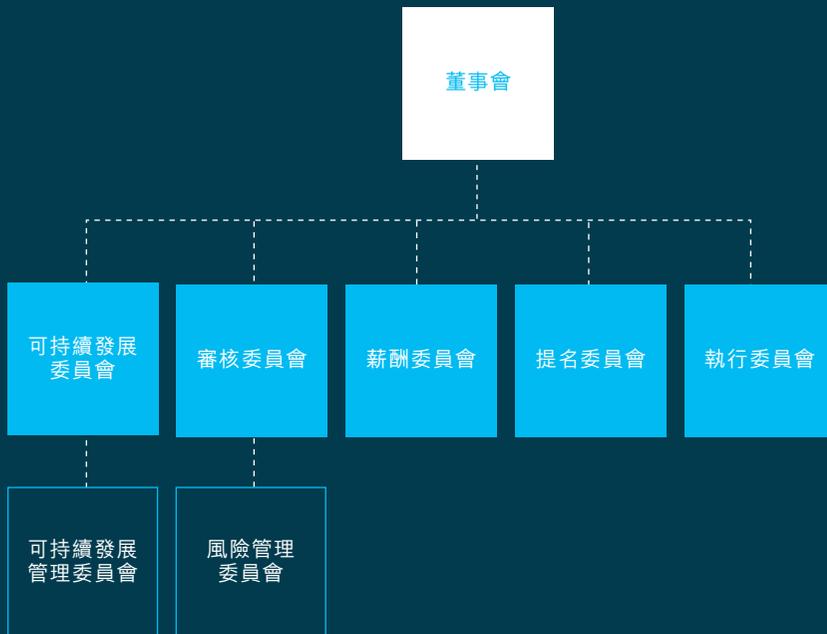
董事委員會

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。各董事委員會的職權範圍載於本公司網站及聯交所網站。

董事會已將董事會層面的可持續發展監督，從審核委員會提升至於2024年1月成立的可持續發展委員會，該委員會由Stanley Ryan先生、Mats Berglund先生及Kirsi Tikka博士組成，並由Kirsi Tikka博士擔任委員會主席。此外，董事會透過執行委員會運作，以簡化本公司在若干情況下的決策流程。

董事會及董事委員會所作的決定均是根據管理層準備的詳細分析為基礎，當中包括：

- (i) 每月的營運表現分析；
- (ii) 定期提出的資產投資及撤資方案；
- (iii) 定期提出的融資及資本架構方案；及
- (iv) 定期舉行的董事會會議，以評核管理層的策略重點。



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

2023年董事會、董事委員會及股東大會

為確保所有董事及董事委員會參與會議，董事會及董事委員會的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。本公司於需要時將召開額外會議。

董事會於年內曾舉行四次會議。於2023年度各董事出席董事會會議、董事委員會會議及股東大會的次數載列於下表。董事會成員在各董事會及董事委員會會議的高出席率體現了董事們對履行其董事職務的高度盡責。

2023年的會議

	股東週年大會	董事會會議	審核委員會會議 ¹	薪酬委員會會議	提名委員會會議	培訓 [#]
執行董事						
唐寶麟 (於2023年股東週年大會後退任)	1	0/1				√
Martin Fruergaard (行政總裁)	1	4/4				√
Peter Schulz (財務總監) (於2023年3月31日辭任)	0	1/1				√
非執行董事						
張日奇	1	4/4	4/4	3/3	2/2	√
獨立非執行董事						
Robert C. Nicholson (於2023年股東週年大會後退任)	0	0/1	1/1			√
Irene Waage Basili ²	0	4/4		3/3	2/2	√
Stanley H. Ryan (主席) ³	1	4/4		3/3	2/2	√
Kirsi K. Tikka	0	4/4	4/4		2/2	√
莊偉林	1	4/4	4/4			√
2023年舉行會議的總次數	1	4	4	3	2	

¹ 外聘核數師的代表均有出席審核委員會所舉行的四次會議

² Irene Waage Basili女士於2023年4月18日獲委任為薪酬委員會主席及提名委員會成員

³ Stanley H. Ryan先生於2023年4月18日獲委任為董事會主席及提名委員會主席

[#] 培訓包括(i)通過出席由本公司或外部組織所舉辦與本公司業務或董事職責有關的專家簡報會/研討會/大型會議，以及閱讀監管/企業管治或行業相關最新情報而進行的持續專業發展；及(ii)新董事獲委任或角色有變時舉行的入職及熟習計劃

審核委員會

成員名單

主席：莊偉林(獨立非執行董事)

成員：Alexandre F.A. Emery (獨立非執行董事，於2024年1月獲委任)、Kirsi K. Tikka (獨立非執行董事，於2024年1月退任)、張日奇(非執行董事)及Robert C. Nicholson (獨立非執行董事，於2023年股東週年大會後退任)

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. 已依照企業管治守則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。
8. 就外聘核數師的任命、重新任命和罷免、酬金及職權範圍以及其他非核數服務向董事會提出建議。

2023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，其完成的工作包括以下各項：

- 審閱及討論外聘核數師就2022年年度審核及2023年中期審閱所提交的審核委員會報告以及核數策略備忘錄；
- 審閱及建議董事會批准2022年年報、可持續發展報告及賬目，以及2023年中期報告及賬目；
- 審閱風險管理委員會的報告，包括企業風險評估、2023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及職能的成效；
- 審視會計、內部審核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並無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：Irene Waage Basili (獨立非執行董事，接任於2023年股東週年大會後退任的獨立非執行董事Robert C. Nicholson)

成員：Stanley H. Ryan (獨立非執行董事)、張日奇(非執行董事)及Alexandre F.A. Emery (獨立非執行董事，於2024年1月獲委任)

主要職責

1. 就本公司對董事及若干高薪僱員的薪酬政策及架構、與表現掛鈎之薪酬的適當性，以及就制訂正規而透明的薪酬政策的程序，向董事會提供建議。
2. 參考董事會的企業宗旨及目標，根據董事會授權，釐定執行董事、若干指定管理層成員及任何透過股權獎勵擬新聘的人員的薪酬。
3. 於有需要時審閱委任董事的條款，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)的賠償及適當安排。
5. 管理及監督本公司的2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃及不時設立的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股份獎勵。
6. 批准年報內有關本公司的政策及董事薪酬的披露內容。

2023年已完成的工作

年內薪酬委員會舉行了三次會議，連同以電郵通訊，其完成的工作包括以下各項：

- 審批執行董事及若干僱員的2023年終花紅及2024年薪金；
- 審批向執行董事及若干員工授予以限制股份獎勵，通過這獎勵方式留住(在高級領導層員工的情況下)發揮持續優秀及以價值為基礎的領導，以及(在其他僱員的情況下)展示持續強勁表現及未來具潛力的領導，並應以此方式將有利本集團發展的員工保留；
- 審視本公司的股份計劃；及
- 審批經修訂的職權範圍，以提呈董事會批准。

提名委員會

成員名單

主席：Stanley H. Ryan (獨立非執行董事，接任於2023年股東週年大會後退任的獨立非執行董事Robert C. Nicholson)

成員：張日奇 (非執行董事，於2024年1月退任)、Kirsi K. Tikka (獨立非執行董事)、Irene Waage Basili (獨立非執行董事，於2023年4月獲委任) 及Mats H. Berglund (非執行董事，於2024年1月獲委任)

主要職責

1. 每年審視董事會的架構、人數及組成 (包括成員的技能、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的成員組成是否符合聯交所的規則及指引。
3. 每年檢討董事會多元化政策的執行情況及有效性，並於適當時候向董事會提出建議。
4. 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。
5. 評估本公司獨立非執行董事的獨立性。
6. 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) 的委任或連任及繼任計劃向董事會提出建議。
7. 每年檢討有關董事會獲得獨立觀點及意見的機制的執行情況及有效性，並適時向董事會提出修改建議。

2023年已完成的工作

年內提名委員會舉行了兩次會議，連同以電郵通訊，其完成的工作包括以下各項：

- 審視董事會的架構、人數及組成；
- 審視董事會多元化政策及提名政策；
- 審視董事會的繼任計劃並更新有關獨立非執行董事續任計劃的策略；
- 就獨立非執行董事的遴選過程聘請外部顧問，並進行面見，及向董事會推薦Alexandre Emery先生擔任獨立非執行董事及Mats Berglund先生擔任非執行董事；
- 評估本公司獨立非執行董事的獨立性；及
- 同意並向董事會建議(a)重組各董事委員會及(b)可持續發展委員會的成立及成員組成。

執行委員會

成員名單

主席：行政總裁

成員：財務總監及一名高級行政人員

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. 物色及簽訂任何單項超過500萬美元未預算之非貨船海事固定資產的投資／項目，並於同一投資／項目涉及多艘貨船或多個年度累計1,000萬美元。
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。

2023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並執行多項業務事項，其完成的工作包括以下各項：

- 訂約出售六艘較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船及一艘超靈便型乾散貨船，以及訂約購買一艘超靈便型乾散貨船；
- 訂約長期租賃兩艘超大靈便型乾散貨船；
- 簽訂150,000,000美元的三年期可持續發展表現掛鉤優先無抵押循環信用貸款；
- 批准採用擔保隔夜融資利率作為本集團所有貸款融資的替代參考利率，以取代倫敦銀行同業拆息；
- 就有關購買貨船及股份獎勵分別於2023年1月及8月發表符合聯交所披露要求的補充公布；
- 就有關委任獨立非執行董事及非執行董事發表公布；
- 批准新增一名審批人，以處理員工提供的證券交易申請；及
- 批准更改本集團所有貸款融資銀行的授權簽署人及代表。

可持續發展管治

本集團的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，其採取的眾多負責任的行動——承諾堅持可持續發展——使本集團擁有更強大的競爭力，並提升本身的財務表現、聲譽以及其業務的長遠發展和未來價值。

越來越多持份者使用環境、社會及管治指標以分析企業的環境、健康和安全、社區和道德影響以及可持續發展實踐。

可持續發展是董事會的責任

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、企業管治守則和上市規則所包含的《環境、社會及管治報告指引》。

因此，董事會亦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監控系統。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定期審視所取得的進展。

董事會把更多本集團可持續發展計劃以及可持續發展管理委員會(「可持續發展管理委員會」)工作的例行監督職能交託予可持續發展委員會。

提升董事會層面的監督

於2024年1月，我們將董事會對可持續發展的監督職能從審核委員會提升至新成立的可持續發展委員會，該委員會由兩名獨立非執行董事及一名非執行董事組成。可持續發展委員會的成員由董事會任命，以協助董事會監督管理團隊，並就關係到本公司長遠可持續發展的事宜向董事會提供建議，包括確保本公司的可持續發展風險及機遇獲有效管理，監督本公司的可持續發展方針、優先事項及實施情況，監察可持續發展目標的達成進展，以及監督可持續發展匯報。

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、財務總監、可持續發展總監及另外五名來自不同職能部門的高級管理人員組成。其每年至少向可持續發展委員會匯報兩次，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。此方針肯定並促使本集團秉持可持續發展的承諾，並確保具有不同背景和專業知識的成員均能參與其中，以創造有意義的成果。

日常執行

我們擁有專責的可持續發展團隊，以加強及幫助協調我們對可持續商業常規和可持續發展資產投資的方針。在可持續發展團隊的支持下，可持續發展舉措和可持續商業常規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(由其技術、人事、海事與安全以及減碳與優化管理人員提供支援)、商業營運總監以及人力資源和行政總監。

遵守環境、社會及管治指引

在編製可持續發展報告時，本集團已遵循上市規則附錄C2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。



可持續發展委員會(於2024年1月成立)

成員名單

主席：Kirsi K. Tikka (獨立非執行董事)

成員：Stanley H. Ryan (獨立非執行董事)、Mats H. Berglund (非執行董事，於2024年1月獲委任)

主要職責

1. 監控及審視各項新興環境、社會及管治責任的趨勢及問題，並重點關注與乾散貨運業最息息相關的趨勢及問題。
2. 監督本公司的環境、社會及管治管理方針、策略以及用於識別、評估及管理重大環境、社會及管治相關問題(包括這些問題為本公司帶來的風險及機遇)的過程，並提出改進建議。
3. 監督本公司的環境、社會及管治政策及實踐的制定及執行情況，就本公司的環境、社會及管治願景及目標/優先事項向管理層提供方向，確保與本公司策略一致，並向董事會提出建議。
4. 檢討與生成及維護適當及準確的可持續發展數據有關的內部程序及系統。
5. 審閱管理層編製的環境、社會及管治表現報告，包括有關達成環境、社會及管治方面的重大目標及指標的進展情況、為實現該等指標所採取的措施，以及涵蓋任何其他相關環境、社會及管治問題的報告；此類環境、社會及管治報告每年至少會向董事會提交兩次。
6. 審議管理層提出的環境、社會及管治投資建議，並向董事會提出適當建議。
7. 審閱每年的「可持續發展報告」，以確保所公佈的資訊為平衡、透明及完整，以及該等資訊獲妥善披露及符合香港聯交所《環境、社會及管治報告指引》(擬升級為《環境、社會及管治報告守則》)的報告原則，並向董事會提出適當建議。
8. 審視管理層及可持續發展管理委員會在環境、社會及管治方面的表現及工作。
9. 確保在全公司上下推廣可持續發展文化，並提供充足的資源及培訓，以便管理本公司的重大環境、社會及管治問題及其所帶來的風險及機遇。
10. 進行年度審查，確保有足夠的資源、員工資格及經驗、培訓計劃及預算來管理本公司的環境、社會及管治表現及匯報。

可持續發展管理委員會

成員名單

主席：行政總裁

成員：財務總監、貨船租賃總監、營運總監、船隊管理總監、集團人力資源和行政總監、可持續發展總監、風險管理總監、風險管理經理

主要職責

1. 監督並執行本集團的可持續發展策略。
2. 審視並確保適當披露和遵守《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，以維護及生成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及實踐的建議。

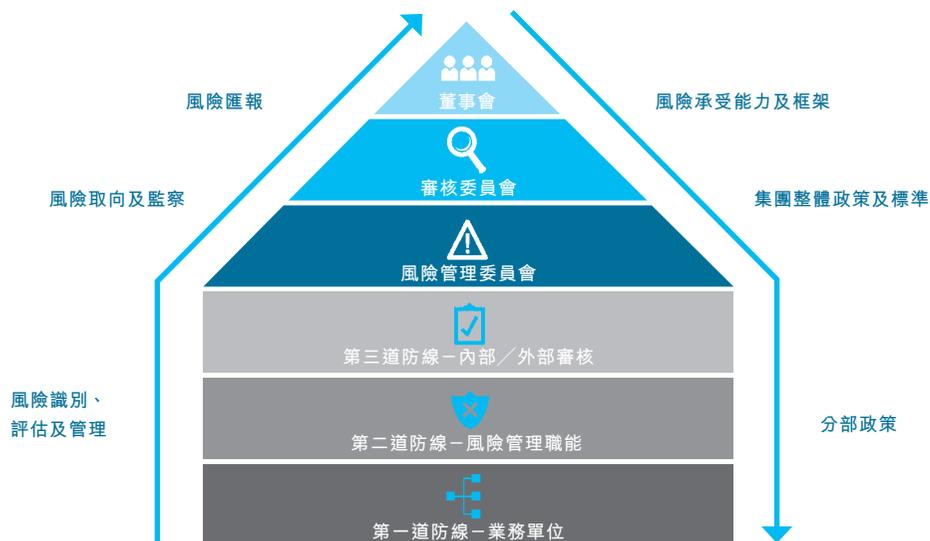
2023年已完成的工作

於2023年，可持續發展管理委員會舉行了兩次會議，並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。其完成的工作包括：

- 檢討現行的可持續發展管治架構，並向董事會提出建議，以加強其對可持續發展的監督；
- 參照本公司的策略和行業相關性，審查有關環境、社會及管治主題和風險的重要性；
- 檢討有關啟發本公司內部的環境、社會及管治意識的進展以及各項環境、社會及管治議題的建議進取程度；
- 檢討就環境及社會方面的關鍵績效指標所訂的建議目標及實現有關目標所採取的步驟，並向董事會提出建議供其批准；
- 審視航運業擬出台的節能及減碳法規及措施；及
- 審視可持續發展管理委員會的職權範圍。

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集團之策略有直接關聯。

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未能達成業務目標的風險，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匯報。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匯報的完整性，準確性及監控措施的恰當性。

作為第一道防線，個別業務單位須負責管理風險。他們識別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。風險管理職能充分參與其中，為各業務單位提供諮詢支持，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 (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission)的企業風險管理(ERM)綜合框架的風險管理及內部監控架構，其由下列五部分組成：

■ 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、透明度、理想行為及風險承受能力。本集團已建立有效的董事會層面監督及完善的組織架構，賦予各業務單位在董事會或總部管理層所設定的限制內，經營不同業務職能的權力，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符合管理層所制訂的風險承受能力、計劃及預算範圍內的業務策略。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的風險。

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。此程序的成果由風險管理委員會每年向董事會匯報。

■ 審視及修訂

面對重大風險變化，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彼此收集、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、渠道及匯報工具，以支援本集團的企業風險管理通訊。

風險管理委員會

成員名單

主席：財務總監

成員：行政總裁、貨船租賃總監、風險管理總監、風險管理經理

主要職責

1. 推廣及加強本集團的風險管理文化並提高其意識。
2. 協助識別本集團的重大風險並建議及／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. 制定及維持風險管理框架及內部審核計劃。
6. 管理內部監控的年度風險評估與測試。

2023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。其完成的工作包括以下各項：

- 制訂內部審核計劃；
- 根據審核計劃進行審核及檢討內部監控；
- 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；
- 向審核委員會匯報有關海事及其他保險管理；
- 向審核委員會匯報有關外聘顧問所進行的資訊科技安全評估的結果；
- 通過深入檢討向董事會匯報有關數碼化的路徑；
- 因應香港聯交所即將出台的氣候相關披露規定，協助加強本集團的環境、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；及
- 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。

風險及內部監控年度評估

為提高本集團內部監控的設計及有效性，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。本集團與相關業務分部商討有關風險的影響、緩解措施及建議，並向風險管理委員會及審核委員會作出匯報。

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的評級及本集團的策略釐定。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的標準，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匯報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 12 頁 年度回顧

風險管理及內部監控系統的有效性

風險管理委員會每年向審核委員會作出至少兩次匯報，並持續地透過有關匯報讓審核委員會評估風險管理及內部監控系統的充足性及有效性。該等系統對實現本集團的業務目標而言相當關鍵。審核委員會檢視管理層如何設計、實施及監察該等系統、有關年度風險評估及內部監控測試的發現、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的確認，並每年向董事會作出匯報。

就截至2023年12月31日止年度而言，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，並無發現需要關注的重大事宜。

我們的主要風險

本集團正面對多項風險，這些風險可能會窒礙我們實現願景的進展，影響股東價值。本章節按照我們的關鍵策略重點領域，編列出我們的主要風險及其緩解措施。所編列的該等主要風險絕非詳盡無遺或完整，可能有其他於此刻或許尚未知悉或並不重要，但於未來可能會變得重要的風險。本章節所列出的風險、影響及緩解措施與本集團的風險記錄冊一致，並已把與分部主管合作展開的線上問卷調查所獲得的年度風險評估結果考慮在內。本集團始終保持警覺，時刻監察不斷演變的風險環境，並制定適當的緩解措施以應對這些關注領域。

1. 投資船隊 第36至38頁 履行我們的策略

風險／影響

市場風險

不利於財務表現的因素包括：

- 貨運租金及地緣政治波動；
- 燃料價格及其他營運開支等成本波動；
- 制裁規例收緊；
- 環境法規充滿不確定性；及
- 中美貿易局勢緊張影響貨運市場情況及香港狀況，如美國與香港之間的航運收入的雙重課稅寬免終止及貿易成本增長。

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均可能導致成本結構缺乏競爭力及降低利潤。

貨船價值會隨著不同的船運週期而顯著改變。我們需要在價格上具競爭力的優質貨船，以向客戶提供服務。

此外，更為嚴格的環境法規對以化石燃料推動的貨船的經濟壽命增加了不確定性。新建造貨船的高昂造價將使買家卻步。

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：

緩解措施

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核心業務高於市場指數的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。

通過善用科技來管理遠期船隊及貨物風險、優化停港作業及監察營運及財務表現。

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，將燃料開支轉移予客戶。另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，就已裝配硫淨化器的超靈便型乾散貨船的部分，估計燃料耗用量，鎖定現時期貨高低硫燃料價差。

我們利用貨運期貨協議對沖貨運租金的波動。

定期監察政治局勢發展，跟進制裁及環境法規的發展，以確保合規。

 第35頁 我們如何創造價值

 第101頁 財務報表附註14 衍生資產及負債

本集團根據相關市場資訊及對貨船於未來的租金和剩餘價值的估計，定期評估貨船的投資及撤離的可能性。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革新：

- 購置日本船廠建造或設計的現代化及船齡較輕的二手貨船，或能夠以兩燃料運行且能夠升級至以低排放新燃料運行的新建造貨船；
- 繼續與我們的兩名日本合作夥伴Nihon Shipyard Co.及三井物產合作設計雙燃料低排放貨船；
- 持續賣出較舊及較小型的貨船；
- 在我們的收購貨船盡職審查過程中，評估環境關鍵績效指標，例如EEXI和AER；
- 密切關注未來低排放貨船的發展；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，以確保服務安全可靠。

 可持續發展報告 第35頁 太平洋航運管理制度

2. 培育人才 第36至38頁 履行我們的策略 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、參與及挽留的風險

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。

由於海上工作的性質，在海上工作對身體及情緒的要求頗高，這對招聘船員及維護他們的身心健康帶來挑戰，如未能維護他們的身心健康則可能會影響營運安全。

風險水平較去年變化： ↓

緩解措施

本集團的專責人力資源部門，負責監察組織架構設計、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。

本集團已實行措施促進工作靈活性及對員工商務出行提供支援。

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；
- 定期檢討薪金架構，確保其足以吸引及挽留人才及具競爭力；
- 展開員工參與度問卷調查，以提高員工參與；
- 復辦面對面的船員互動培訓與研討會，以促進教學及交流；
- 為岸上及船上員工提供定期培訓，確保他們有能力履行職責，亦有助提高他們的工作成就感；
- 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；
- 提升衛星數據計劃及船上的福利設施，讓船員能夠享受更佳的全天候互聯網服務及娛樂設施；
- 為船員提供全天候的醫療及專家意見；及
- 為位於全球各地的所有員工提供健康身心計劃，包括提供諮詢服務和健康工作坊。

3. 深化關係 第36至38頁 履行我們的策略

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： 

緩解措施

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；
- 成立盡職審查團隊，以對新交易對手進行盡職審查；
- 加強交易對手的建立業務關係程序，使能進行全面評估；
- 運用獨立第三方的風險情報工具及獨立風險評核報告，連同我們自行開發的平台，對所有新交易對手進行制裁篩查，並對活躍的交易對手進行自動化的每日篩查，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105頁 財務報表附註15
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更直接及緊密聯繫，更可經常與客戶交流，更清楚瞭解他們的需要及提供地區化的客戶服務。今年，我們分別在新加坡及杜拜開設了兩個區域辦事處，以加強與當地客戶的聯繫。

我們大而統一的船隊，配合全面的內部技術營運部門，利用廣泛而綜合的海運在線交易平台，提高了我們提供優質及可靠服務的能力。

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。

本集團擁有專責的企業融資部門，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。我們亦致力實現資金來源多元化。今年，我們簽訂了我們首筆與可持續發展掛鈎的150,000,000美元信用貸款。

4. 維護健康及安全 第36至38頁 履行我們的策略

風險／影響

健康及安全風險

安全保養及營運標準不足、毒品走私風險上升、海盜活動及其他意外原因，均可能會導致人命傷亡、第三方及自有財產或貨船嚴重損毀，影響利潤及本集團於船員、客戶及其他持份者中的聲譽。

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：↑

緩解措施

我們致力透過完善的岸上及海上管理制度－太平洋航運管理制度－安全地營運貨船。太平洋航運管理制度乃定期檢討及更新，並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、及創新舉措而獲進一步加強，確保貨船的質素良好及能夠全面安全航行。

我們採取了全面的反毒品走私措施，並依據風險程度採取了適當的預防措施。

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。

我們船上留有大量高級人員和足夠的船員，以確保船員中擁有豐富的工作經驗和良好的作息。我們專注於通過提供全方位的支援(包括利用最新的遙距醫療支援服務所提供的身心健康支援)，以提高船員在船上的健康、安全及福祉。

我們為船員提供培訓及發展，採用精心設計及系統化的方法，提高船員及船隊的整體健康及安全。

 **ESG 可持續發展報告 第36至43頁**
安全、健康及福祉

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36至38頁 履行我們的策略

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系統的故障均可能導致通訊中斷、業務受干擾及潛在財務及／或聲譽損失。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： 

企業管治風險

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

風險水平較去年變化： 

投資者關係風險

欠缺透明度或與外界沒有充份的溝通，可能會打擊持份者對本集團的信心。

風險水平較去年變化： 

緩解措施

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境。

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。

我們繼續通過更新資訊科技基礎設施及增強僱員的知識及認知，提高我們的網絡安全成熟度。此外，我們亦投保商業罪案保險，以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。董事會成立了審核委員會、可持續發展委員會（獲風險管理委員會及可持續發展管理委員會支持）、薪酬委員會及提名委員會，積極地確保本集團整個企業管治、風險管理框架及可持續發展策略為適當及行之有效。

本集團已制定適當的內部程序，以監察適用法例及法規的變動，確保符合所有業務的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，並已成為海事反腐敗網絡（Maritime Anti-Corruption Network）的會員。

我們亦為岸上員工及船員定期安排反賄賂培訓。

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44頁 企業管治

本集團設有專責的投資者關係部門，並已制定披露資料及與公眾溝通的政策與指引。

我們每年審視我們的股東溝通政策的執行情況及成效。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》項下的最佳常規指引，向公眾報告本集團及市場的重大發展。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78頁 投資者關係

6. 保護環境 第36至38頁 履行我們的策略

風險／影響

環境及減碳風險

任何不符合排放及其他環境法規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。

國際海事組織為確保現有船舶碳效能每年均有改進而實行的EEXI和CII法規已自2023年1月起生效。

有關航運業納入歐盟排放交易體系(EU ETS)所作的歐盟決定將自2024年1月起生效。

於2023年7月，國際海事組織採納經修訂的溫室氣體策略，此策略較以往更為進取，其目標是要國際航運於2050年前後實現淨零排放，並設有指示性中期減碳目標。為配合必須進行的零排放燃料轉型，國際海事組織將制定一套中期措施，包括船用燃料溫室氣體標準及海運溫室氣體排放定價機制等技術及經濟措施。同時，國際海事組織修訂的溫室氣體策略將導致CII及EEXI法規在2030年前更加嚴格，有關CII/EEXI的修訂最遲將於2026年完成。

其他新頒布的區域性減碳法規，例如歐盟海運燃料指令、歐盟經修訂能源稅指令以及美國《清潔航運法》及《國際海洋污染問責法案》，均可能於不久將來對航運業產生重大影響。

2050年實現航運業淨零排放的目標，意味我們須持續降低現有常規貨船的碳排放密度，並以全新的低排放貨船取代現有常規燃料貨船。此等種種均對航運業帶來重大的挑戰。

風險水平較去年變化：

ESG

可持續發展報告 第25至26頁
為減碳法規持續做足準備

緩解措施

我們已於近期成立專責的董事會層面可持續發展委員會，其由兩名獨立非執行董事及一名非執行董事組成。可持續發展委員會的成員由董事會任命，以協助董事會監督管理團隊，並就關係到本公司長遠可持續發展的事宜向董事會提供建議。

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及投資決策，並提出有意義的可持續發展建議。委員會亦確保本集團嚴守所有適用的法例及法規、董事會的充分參與、妥善的披露，並制訂出有關關鍵績效指標以爭取更佳表現。

我們擁有多個專家團隊（特別是有關減碳、技術、數碼化、租賃、營運、資產管理及可持續發展方面），在管理層、可持續發展管理委員會及可持續發展委員會的支援及監督下，合作緩解減碳所帶來的風險及利用減碳創造機遇。

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及為轉型做好準備。我們不斷革新船隊，力求增添船齡更輕、更大型及設計更具燃料效益的貨船。

我們只會訂購能夠以低碳燃料運行的新建造貨船。我們正與一流的行業夥伴合作，以就我們預期將成為我們首艘能夠使用綠色甲醇或燃油的雙燃料貨船，開發高效的設計。

我們作為「零排放聯盟」(Getting to Zero Coalition)的成員，致力與業界探索減碳的方法。我們亦已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》，通過利用由中電在亞洲的風力及太陽能發電場所產生的碳信用額，自願抵銷我們的全球岸上營運所產生的碳排放，且更為有意透過此計劃實現碳中和航運，給予太平洋航運客戶此自願抵銷航程排放的選項。

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、歐盟的監測、報告與核查規例、EEXI及CII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年實現淨零排放航運。

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。通過投資於培訓、系統、程序及科技，我們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。

7. 提高效率及控制成本 第36至38頁 履行我們的策略

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： 

緩解措施

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。

其他提振營運效率的關鍵措施包括：

- 審視和提升資訊科技系統以加快本集團的數碼化及流程自動化進度，評估和採購新軟件及數碼應用程式、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36至38頁 履行我們的策略

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： 

緩解措施

本集團的企業融資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115頁 財務報表附註26
財務負債概要

 第30頁 現金及借貸

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。

利率上升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56頁 我們的主要風險
深化關係

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。

我們的分派政策為派發不少於全年淨溢利的50% (不包括貨船出售收益)，而任何額外的分派可以以特別股息及／或購回股份的方式進行，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。

 第79頁 投資者關係
股東回報及股息

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101頁 財務報表附註14
衍生資產及負債

其他資料

處理內幕消息

本集團採納以下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的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，尤其是回應外界對本集團事務查詢的程序，特定人員才特別獲得有關授權
- 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的「薪酬報告」及「董事會報告」。

董事進行的證券交易

董事會已採納一套有關董事於買賣證券時的操守守則，此守則所訂標準不寬鬆於上市規則附錄C3所載的上市發行人董事進行證券交易的標準守則（「標準守則」）。

董事會在向所有董事作出特定查詢後確認，董事於年內已全面遵守《標準守則》所訂有關董事進行證券交易的標準及其本身所訂有關的行為守則。

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。

董事會在作出特定查詢後確認，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2023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
1,122	15	1,137

我們的股東

有關股東類別及股權的詳情可參閱本年報第76頁。

- ➡ 第 76 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。股東通訊政策詳情可登入本公司網站閱覽。

年內，董事會對股東通訊政策及相關框架的實施和有效性進行審視。有關審視從三個廣義角度進行，分別為(i)與股東通訊方式及可供股東聯繫本公司的渠道方面的具體政策；(ii)本公司向股東適當發放資訊以確保他們正確了解本公司採取的行動或本公司的其他有用資訊而制定的內部程序；及(iii)能否與股東雙向對話及對話的質素，例如由本公司指定投資者關係人員或董事主持投資者會議。董事會於本年度得悉上述各項資料已妥善制定或執行。此外，本公司設有指定的投資者關係及公司秘書職能部門，配有適當的合資格人員，負責(其中包括)與股東通訊及確保遵守相關的披露法規。該等職能部門已妥為建立，並由行政總裁及董事會密切監督。考慮到上述情況，董事會認為，目前的股東通訊政策已適當實施並保持有效。

- ➡ 第 81 頁 **投資者關係**
持份者通訊渠道

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2023年4月18日舉行，會上通過及批准以下決議案：

- 省覽及採納截至2022年12月31日止年度的經審核財務報表以及董事會與核數師報告；
- 宣派截至2022年12月31日止年度的末期股息；
- 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2023年12月31日止年度的本公司核數師，並授權董事會釐定其酬金；
- 授出發行股份的一般授權；
- 授出購回股份的一般授權；及
- 修訂並採納本公司第二次經修訂及重列之章程附則。

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。

修訂本公司的章程附則

於2023年股東週年大會上，股東以特別決議案通過修訂本公司的章程附則，以(其中包括)符合(i)上市規則附錄A1所載的核心的股東保障水平；及(ii)百慕達適用法例及上市規則的其他相關變更。本公司第二次經修訂及重列之章程附則可於本公司網站及聯交所網站查閱。



www.pacificbasin.com

投資者 > 最新消息: 委任代表表格

傳媒 > 常見問題: 有關股東大會及股東的問題

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的議案

- (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的書面要求／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 125 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」)

- 提出請求之日持有不少於本公司已繳足股本百分之十(10%)的投票權(根據每股一票的基準)之股東,有權在任何時候向本公司提交已簽署的書面請求,要求董事會召開股東特別大會以處理指明事務,並說明該股東大會的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的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 125 頁 公司資料
包括本公司的註冊辦事處及主要辦事處

2024年擬訂財務日誌

2月29日	2023年全年業績公布
3月14日	2023年報
4月18日	2024年第一季度交易活動公告
4月16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的資格
4月19日	股東週年大會

適用於派付(如有)2023年末期股息:

4月24日	買賣附帶2023年末期股息權利的股份的最後一日
4月25日	除息日
4月26日香港時間 下午4時30分前	截止遞交附帶2023年末期股息的過戶文件
4月29日	2023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9日	2023年末期股息派付日期

8月8日	2024年中期業績公布
------	-------------

適用於派付(如有)2024年中期股息:

8月20日	買賣附帶2024年中期股息權利的股份的最後一日
8月21日	除息日
8月22日香港時間 下午4時30分前	截止遞交附帶2024年中期股息的過戶文件
8月23日	2024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
9月4日	2024年中期股息派付日期

10月17日	2024年第三季度交易活動公告
--------	-----------------

暫停辦理股份過戶登記

如建議的末期股息獲股東於2024年股東週年大會上通過,本公司之股東登記冊將於2024年4月29日當日暫停辦理股份過戶登記手續。為符合收取末期股息的資格,本公司股東應確保所有填妥之過戶文件連同相關股票須於2024年4月26日下午四時三十分前送達本公司之香港股份過戶登記處,香港中央證券登記有限公司,辦理過戶登記手續,地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室。2023年末期股息之除息日將為2024年4月25日。

董事及 高級管理層

董事會由八名董事組成，他們互補的專業知識，共同承諾負責任的投資及管理方案。充分地為我們多元化的股東及其他持份者帶來整體利益

執行董事



Martin Fruergaard

行政總裁兼執行董事
(56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：
國際管理學院的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
(須於2024年股東週年大會上重選)

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

獨立非執行董事



**Stanley Hutter
Ryan**

董事會主席兼獨立非執行董事
(62歲)

Ryan先生曾於Cargill, Inc.服務25年，在全球擔任行政及一般管理層包括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.的獨立董事，並於2015年3月至9月擔任Eagle Bulk的臨時行政總裁。他亦於2016年2月至2022年3月擔任Darigold, Inc.的行政總裁兼主席。

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
(須於2024年股東週年大會上重選)

獲委任為董事會主席，自2023年4月18日起生效

外部委任：
於麥肯錫擔任高級顧問

於多倫多上市的Saputo Inc.擔任獨立董事

委員會成員資格：
提名委員會主席
薪酬委員會及可持續發展委員會



**Irene Waage
Basili**

獨立非執行董事
(56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的行政總裁、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的董事(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
本屆任期將於2026年股東週年大會屆滿

外部委任：
Shearwater Geoservices的行政總裁

委員會成員資格：
薪酬委員會主席
提名委員會

獨立非執行董事



Kirsi Kyllikki Tikka

獨立非執行董事
(67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2025年股東週年大會屆滿

外部委任：

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

委員會成員資格：

可持續發展委員會主席
提名委員會



莊偉林

獨立非執行董事
(65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 Limited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)、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)；倫敦NatWest Investment Services的董事總經理(1992年至1994年)；及納斯達克指數上市公司Provident Acquisition Corp.的獨立非執行董事(2021年至2022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2026年股東週年大會屆滿

外部委任：

UK Tote Group Limited的非執行主席

倫敦金屬交易所主席及非執行董事

委員會成員資格：

審核委員會主席



Alexandre Frederic Akira Emery

獨立非執行董事
(54歲)

Emery先生曾任璞米資本(Permira)之合夥人兼亞洲區主席，璞米資本是一間全球私募股權投資公司，資產管理規模超過820億美元。他於2002年加入璞米資本之倫敦辦事處，並於2005年移駐東京，以建立璞米資本位於亞洲之第一個分支，並一直領導東京分支直至他於2023年12月退任。他主要專注於亞洲、中國、韓國及日本之工業、消費品、金融服務、醫療保健及科技之投資。於加入璞米資本之前，Emery先生於1997年至2002年在倫敦麥肯錫公司擔任項目經理，以及於1993年至1995年在倫敦Braxton Associates擔任業務分析師。Emery先生的專業職涯始於法國外交部之法國貿易辦事處任職，並於1991年至1992年被派駐日本大阪工作。

學歷及資格：

畢業於耶魯大學，持有政治學和東亞研究學士學位

畢業於歐洲學院，持有歐洲政治碩士學位

畢業於美國西北大學，持有工商管理碩士學位

任期：

於2024年1月獲委任為獨立非執行董事，任期為三年(須於2024年股東週年大會上重選)

外部委任：

無

委員會成員資格：

審核委員會及薪酬委員會

非執行董事



張日奇

非執行董事
(52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

本屆任期將於2025年股東週年大會屆滿

外部委任：

無

委員會成員資格：

審核委員會及薪酬委員會



Mats Henrik Berglund

非執行董事
(61歲)

Berglund先生於1986年至2005年期間任職於瑞典企業集團Stena，在集團於瑞典及美國的多個航運業務部門擔任管理和領導職位，包括擔任Stena Line之集團總監、Concordia Maritime及StenTex（一間Stena與Texaco組成的合營公司）之副總裁及財務總監、StenTex之總裁、以及Stena Rederi AB（所有有關Stena航運業務的母公司）的副總裁及總裁。從2005年至2011年，他擔任紐約上市公司Overseas Shipholding Group原油運輸部門單位之高級副總裁及主管。於2011年3月至2012年5月期間，他於Chemoil Energy（一間於新加坡上市的全球船用燃油產品交易商）擔任財務總監及營運總監。從2012年至2021年7月，他擔任太平洋航運之行政總裁及執行董事。

學歷及資格：

畢業於哥德堡大學商學院，持有經濟師「Civilekonom」學位

哈佛商學院高級管理專業課程

任期：

於2024年1月獲委任為非執行董事，任期為三年（須於2024年股東週年大會上重選）

外部委任：

於紐約上市的Ardmore Shipping Corporation、Northern Marine Group及於多倫多上市的Algoma Central Corporation擔任獨立董事

委員會成員資格：

提名委員會及可持續發展委員會

高級管理層



Hans Michael Tonnes Jorgensen

財務總監
(58歲)

Jorgensen先生於2023年7月加入太平洋航運為財務總監。他曾於1988年至2009年間於A.P.穆勒－馬士基集團(A.P. Moller-Maersk)擔任多個管理和領導職位長達21年，包括於1994年至1995年間擔任馬士基俄羅斯公司總經理兼財務總監、於1995年至2001年間擔任馬士基航運公司(Maersk Line)的中心財務部總經理兼董事、於2001年至2003年間擔任馬士基航運公司高級董事兼副財務總監、於2003年至2005年間擔任馬士基航空集團副總裁兼財務總監、及於2005年至2008年間擔任馬士基集裝箱業務的集團高級副總裁兼財務總監。於2009年離開A.P.穆勒－馬士基集團後，他於Dampskibsselskabet Norden A/S擔任執行副總裁兼財務總監至2015年。他隨後於2017年加入ASYAD航運公司和ASYAD乾船塢公司，擔任該集團的財務總監至2023年5月，亦於2019年至2020年間擔任ASYAD航運的臨時行政總裁。

學歷及資格：

畢業於哥本哈根商學院：財務與管理會計研究生文憑、商業經濟與審計學碩士學位及董事會領導課程

歐洲工商管理學院：青年經理計劃

IMD商學院：行政工商管理碩士學位

任期：

於2023年7月獲委任為財務總監

外部委任：

無

委員會成員資格：

執行委員會

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69至70頁的資料包括薪酬報告的經審核部分，並構成本集團財務報表的重要部分。本集團於2023年12月31日聘用合共389名(2022年：373名)岸上員工及於年內聘用約5,100名(2022年：3,900名)船員。

本集團的薪酬政策

董事會透過薪酬委員會，致力吸引及留住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)，以向員工作出表現獎勵，與股東利益一致。

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提供本公司的股份獎勵計劃。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。薪酬的主要元素載於下表。

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。薪酬委員會每年會考慮新獎勵。獎勵一般於授出三年後歸屬。首次承受獎勵之人士(如有)授出的獎勵一般於三年內每年歸屬	無
退休福利	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2023年及2022年12月31日止年度的薪酬 **A**

	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 ⁷ (非現金開支) 千美元	應付及 已計入財務 報表的總額 千美元
2023年12月31日							
執行董事							
唐寶麟 ¹	-	153	-	-	153	362	515
Martin Fruergaard	-	1,093	553	2	1,648	576	2,224
Peter Schulz ²	-	833 ²	-	1	834	510	1,344
	-	2,079	553	3	2,635	1,448	4,083
獨立非執行董事							
Irene Waage Basili	104	-	-	-	104	-	104
Stanley H. Ryan	170	-	-	-	170	-	170
Kirsi K. Tikka	106	-	-	-	106	-	106
莊偉林	118	-	-	-	118	-	118
Robert C. Nicholson ³	33	-	-	-	33	-	33
非執行董事							
張日奇	106	-	-	-	106	-	106
	637	-	-	-	637	-	637
董事薪酬總額	637	2,079	553	3	3,272	1,448	4,720
高級管理層							
Michael Jorgensen ⁴	-	273	57	1	331	146	477
其他僱員	-	172,980 ⁵	8,671	4,075	185,726	4,324	190,050
薪酬總額	637	175,332	9,281	4,079	189,329	5,918	195,247
2022年12月31日							
執行董事							
唐寶麟	-	402	406	2	810	264	1,074
Martin Fruergaard	-	919	1,075	2	1,996	947	2,943
Peter Schulz	-	556	373	2	931	358	1,289
	-	1,877	1,854	6	3,737	1,569	5,306
獨立非執行董事							
Irene Waage Basili	102	-	-	-	102	-	102
Stanley H. Ryan	102	-	-	-	102	-	102
Kirsi K. Tikka	110	-	-	-	110	-	110
莊偉林	123	-	-	-	123	-	123
Robert C. Nicholson	109	-	-	-	109	-	109
Patrick B. Paul ⁸	31	-	-	-	31	-	31
Alasdair G. Morrison ⁸	31	-	-	-	31	-	31
非執行董事							
張日奇 ⁹	109	-	-	-	109	-	109
	717	-	-	-	717	-	717
董事薪酬總額	717	1,877	1,854	6	4,454	1,569	6,023
其他僱員	-	186,934 ⁵	22,508	4,691	214,133	5,288	219,421
薪酬總額	717	188,811	24,362	4,697	218,587	6,857	225,444

附註：

- (1) 唐寶麟先生於2023年4月18日退任執行董事兼董事會主席。
- (2) Schulz先生於2023年3月31日離任執行董事兼財務總監。該金額包括避嫌期薪金、未用假期及長期服務金合共307,000美元，以及酌情離職金383,000美元。
- (3) Nicholson先生於2023年4月18日退任獨立非執行董事。
- (4) Jorgensen先生於2023年7月17日獲委任為財務總監。
- (5) 其他僱員薪金包括船員薪金及其他相關開支為133,000,000美元(2022年：150,000,000美元)，並在損益表中歸類為服務開支。
- (6) 年內共約有27,300美元(2022年：47,500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。
- (7) 以股權支付的補償是根據股份獎勵在授出日的公平值在整個歸屬期內計入損益表的非現金開支(請參閱第70頁所載以股權支付的補償的會計政策)，不代表任何現金支付。
- (8) Paul先生及Morrison先生於2022年4月19日退任獨立非執行董事。
- (9) 張先生於2022年1月3日獲委任為非執行董事。

截至2023年12月31日止年度，本集團五名最高薪酬人士為兩名執行董事及三名僱員（2022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於下表。

	2023年 千美元	2022年 千美元	酬金範圍	2023年	2022年
薪金	1,146	752	4,500,001 港元至 5,000,000 港元	1	0
花紅	445	1,029	5,000,001 港元至 5,500,000 港元	1	0
退休金	226	221	7,000,001 港元至 7,500,000 港元	0	1
應付總額	1,817	2,002	7,500,001 港元至 8,000,000 港元	1	0
以股權支付的補償 ⁽¹⁾	412	324	9,000,001 港元至 9,500,000 港元	0	0
應付及已計入財務報表的總額	2,229	2,326	10,500,001 港元至 11,000,000 港元	0	1

附註：

(1) 以股權支付的補償是根據股份獎勵在授出日的公平值在整個歸屬期內計入損益表的非現金開支（請參閱以下股權支付的補償的會計政策），不代表任何現金支付。

年內，本集團並無向任何五名最高薪酬人士（包括兩名董事及另外三名僱員）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日的公平值計算，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2023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30）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2023年12月31日止年度的業務回顧載於本年報第4至33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2023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2023年可持續發展報告刊載於我們的網站。

業績

本集團截至2023年12月31日止年度的業績載於第84頁的綜合損益表。

股息

董事會建議就截至2023年12月31日止年度派付每股合共5.7港仙末期股息（由基本股息每股1.6港仙及特別股息每股4.1港仙所構成）。此建議末期股息與於2023年7月31日宣派的中期股息每股6.5港仙合計為每股12.2港仙，約佔本集團截至2023年12月31日止年度淨溢利的75%，與本集團的分派政策一致。此乃派付不少於全年淨溢利的50%（不包括貨船出售收益）的股息。任何額外分派可以以特別股息和／或購回股份的形式進行，但需先考慮集團的財務狀況、業務計劃和策略、未來資本需求以及總體經濟和業務狀況等因素。

建議每股5.7港仙的末期股息將於2024年5月9日派付予於2024年4月29日名列本公司股東登記冊之股東，惟須在即將於2024年4月19日舉行之股東週年大會上獲得本公司股東通過。

 第13頁 行政總裁報告

可供分派儲備

如財務報表附註31(b)所載，根據百慕達1981年公司法計算，本公司於2023年12月31日的可供分派儲備為433,700,000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204,000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22。

於報告年度，本公司於2023年5月發行2,612,033股轉換股份予該等就本集團於2019年12月發行的於2025年到期的年票息3.0%有擔保可換股債券（「該等債券」）而行使其轉換權的債券持有人。

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2023年12月31日，該等債券的餘下未贖回本金額為33,610,000美元。該等債券可按目前的轉換價每股1.45港元轉換為本公司的普通股。

更多詳情載於財務報表附註20(b)。

購買、出售或贖回證券

為履行根據本公司之2023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年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃

董事會於2013年2月28日採納了現行有十年有效期的2013年股份獎勵計劃（「2013年股份獎勵計劃」）。其於2023年2月已到期屆滿，並已被董事會於2023年7月31日採納為十二個月有效期至2024年7月31日為止的2023年股份獎勵計劃（「2023年股份獎勵計劃」）取代。2013年股份獎勵計劃屆滿後，將不可作出任何獎勵，但2013年股份獎勵計劃的條文在所有其他方面仍具有完全效力及作用。所有在2013年股份獎勵計劃屆滿前已授出而尚未歸屬的獎勵將繼續有效。

本公司可透過2013年股份獎勵計劃及2023年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之貢獻的鼓勵和獎勵，並使獎勵承受人的利益與股東利益一致，從而有利本集團的發展。該等股份獎勵計劃屬於單項股份獎勵計劃，並不可授出認股權。

根據2013年股份獎勵計劃進行的獎勵授出可通過受託人於二級市場上按市場交易價格購買本公司現有股份，以及董事會動用獲股東授出的一般授權配發及發行新股份而達成。由於2013年股份獎勵計劃已於2023年2月到期屆滿，年內並無根據2013年股份獎勵計劃發行股份。

根據2023年股份獎勵計劃進行的獎勵授出只可通過受託人於二級市場上按市場交易價格購買本公司現有股份而達成。

最高股份數目

本公司根據2013年股份獎勵計劃向2013年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2013年股份獎勵計劃年期內各個財政年度首日已發行股本的10%。年內並無根據計劃授出或發行股份。於2023年初，根據2013年股份獎勵計劃可授出及發行的股份總數為254,974,102股。由於2013年股份獎勵計劃已於2023年2月28日到期屆滿，根據該計劃於2023年底及於本年報日期可進一步授出或發行的股份總數為零。

於2023年初，根據2023年股份獎勵計劃可授出的股份總數為零，原因是該計劃於2023年7月31日方始採納。根據該計劃於緊隨2023年8月2日授出獎勵後、於2023年底及於本年報日期可進一步授出的股份總數為87,535,461股。根據2023年股份獎勵計劃，於任何時候可發行的股份總數為零。

獎勵的歸屬

根據2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃，獎勵一般於授出三年後歸屬。首次承受獎勵之人士（如有）授出的獎勵一般於三年內每年歸屬。

每名合資格參與者的獎勵上限

就任何特定合資格參與者而言，獲授予的獎勵所涉及的股份最高數目是(i)根據2013年股份獎勵計劃，於任何時候合計不得超逾於本公司在有關財政年度首日已發行股本之1%；及(ii)根據2023年股份獎勵計劃，於截至授出日期止12個月期間合計不得超逾本公司於授出日期的已發行股本之1%。

授出有限制獎勵的程序

董事會已訂立信託契據，委任一名受託人管理2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃下的獎勵，為了獎勵授出的進行而成立信託，以持有本公司轉讓給受託人的財產（其將包括現金或股份）。薪酬委員會管理及監督2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃。任何向合資格參與者授出獎勵之前，均須先經薪酬委員會審查及批准。根據2013年股份獎勵計劃，年內並未授出任何股份，且已於2023年2月到期屆滿。根據董事會的指示，受託人應按照2023年股份獎勵計劃的規則於市場上買入現有的股份。

根據計劃任何股份獎勵均無行使期間，獎勵承受人毋須就接納股份獎勵支付任何款項。

根據相關信託契據，該計劃的受託人將不會就其持有的任何股份行使任何投票權。

收回或扣起未歸屬獎勵的退扣機制

任何獎勵的未歸屬部分應在承受人因嚴重不當行為、或已無力償債、或已被裁定犯下任何涉及操守的刑事罪行而終止僱傭關係起不再是合資格參與者之日失效。

已授出的獎勵

截至2023年12月31日止年度，根據2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃(合併呈列)已授出的長期獎勵詳情以及尚未行使的獎勵的變動如下：

千股/千單位	授出日期	未歸屬	未歸屬	年內 已授出 ³	年內 已歸屬 ^{4&5}	年內 已失效 ⁶	歸屬期 ⁷		
		於2023年 12月31日	於2023年 1月1日				2024年	2025年	2026年
董事									
Martin Fruergaard	2021年8月2日	1,212	2,422	-	(1,210)	-	1,212	-	-
	2022年3月3日	1,359	1,359	-	-	-	-	1,359	-
	2023年8月2日	1,637	-	1,637	-	-	-	-	1,637
唐寶麟 ¹	2020年3月3日	-	1,249	-	(1,249)	-	-	-	-
	2021年3月2日	-	1,479	-	(1,479)	-	-	-	-
	2022年3月3日	-	706	-	(706)	-	-	-	-
Peter Schulz ²	2020年3月3日	-	1,683	-	(1,683)	-	-	-	-
	2021年3月2日	-	1,992	-	(1,992)	-	-	-	-
	2022年3月3日	-	975	-	(975)	-	-	-	-
		4,208	11,865	1,637	(9,294)	-	1,212	1,359	1,637
高級管理層									
Michael Jorgensen ⁸	2023年8月2日	1,758	-	1,758	-	-	879 ⁸	879 ⁸	-
其他僱員	2020年3月3日	-	18,846	-	(18,724)	(122)	-	-	-
	2021年3月2日	22,088	23,354	-	(1,118)	(148)	22,088	-	-
	2022年3月3日	13,526	15,171	-	(1,574)	(71)	1,211	12,315	-
	2023年8月2日	14,279	-	14,346	(67)	-	155	155	13,969
		49,893	57,371	14,346	(21,483)	(341)	23,454	12,470	13,969
		55,859	69,236	17,741	(30,777)	(341)	25,545	14,708	15,606

附註：

- (1) 合共3,434,000股股份獎勵於2023年4月18日唐寶麟先生退任董事及主席時歸屬。
- (2) 合共4,650,000股股份獎勵於2023年3月31日Schulz先生辭任董事及財務總監時歸屬。
- (3) 17,741,000股股份獎勵根據2023年股份獎勵計劃於2023年8月2日授出，佔該年度已發行股份加權平均數的0.34%。本公司股份於緊接授出日期(2023年8月2日)前的收市價為2.27港元。該等股份獎勵於授出日期的公平值為每股2.2港元。其按平均每股2.25港元的買入價格於市場上購買。該等獎勵股份並無附帶表現目標。鑑於(i)獎勵承受人屬僱員參與者，而該計劃的主要目的是作為留職鼓勵及獎勵僱員對本集團的貢獻及奉獻；及(ii)所授出的獎勵須遵守計劃規則內的若干歸屬條件，而計劃規則早已涵蓋有關獎勵失效的情況，薪酬委員會認為該機制合適並符合2023年股份獎勵計劃的目的。(請參閱第70頁所載以股權支付的補償的會計政策)
- (4) 合共20,451,000股股份按照歸屬期於2023年7月14日歸屬。就其他僱員而言，由於四名僱員退休及被裁，合共2,242,000股股份提前歸屬。
- (5) 股份於緊接股份獎勵的歸屬日期前的加權平均收市價為2.61港元。
- (6) 合共341,000股股份因一名僱員辭職而失效。
- (7) 除非另有說明，於該等年度每年的歸屬日期為7月14日。
- (8) 授予Jorgensen先生的1,758,000股股份獎勵將分別於2024年8月2日及2025年7月14日等額歸屬。

年內五名最高薪酬人士中有兩名為董事，他們持有的股份獎勵權益已於上表披露。其餘三名最高薪酬人士根據2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃持有的股份獎勵權益詳列如下：

千股/千單位	授出日期	未歸屬 於2023年 12月31日	未歸屬 於2023年 1月1日	年內 已授出 ³	年內 已歸屬 ⁴	年內 已失效	歸屬期 ⁷
	2020年3月3日	-	2,070	-	(2,070)	-	-
	2021年3月2日	2,557	2,557	-	-	-	2024年
	2022年3月3日	1,321	1,321	-	-	-	2025年
	2023年8月2日	1,513	-	1,513	-	-	2026年
		5,391	5,948	1,513	(2,070)	-	

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		
Martin Fruergaard，行政總裁	2021年7月2日	三年，直至2024年7月為止
獨立非執行董事		
Irene Waage Basili	2014年5月1日	三年，直至2026年股東週年大會為止
Stanley H. Ryan，主席	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2025年股東週年大會為止
莊偉林	2020年11月2日	三年，直至2026年股東週年大會為止
Alexandre F.A. Emery	2024年1月2日	三年，直至2027年1月為止
非執行董事		
張日奇	2022年1月3日	三年，直至2025年股東週年大會為止
Mats H. Berglund	2024年1月2日	三年，直至2027年1月為止

附註：

根據本公司的章程附則第84(1)條，在每屆股東週年大會上，在任三分之一的董事須輪席退任，惟每名董事均須至少每三年退任一次。

Martin Fruergaard先生及Stanley Ryan先生將根據本公司章程附則第84(1)及(2)條於2024年股東週年大會上輪席退任。此外，Alexandre Emery先生及Mats Berglund先生（二人均於2024年1月由董事會委任）將根據章程附則第83(2)條於2024年股東週年大會上退任，並符合資格於會上重選連任。所有退任董事均符合資格並願意接受重選連任。

董事服務合約

擬於應屆2024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董事或與董事有關連的實體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2023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部所賦予的涵義）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的權益及淡倉如下：

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	
					2023年12月31日	2022年12月31日
Martin Fruergaard ¹	7,473,000	-	好倉	7,473,000	0.14%	0.11%
莊偉林	56,000	0	好倉	56,000	少於0.01%	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2023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「董事及高級管理層」一節。

附註：

(1) 根據2023年股份獎勵計劃，年內已授出的有限制股份獎勵詳情已於本年報第73頁內披露。

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2023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	
				2023年12月31日	2022年12月31日
M&G Plc	受其控制的法團的權益	好倉	507,116,244	9.63%	6.74%
		淡倉	15,733,756	0.30%	0.34%
Pzena Investment Management, LLC ¹	投資經理／ 實益擁有人	好倉	472,801,305	8.98%	6.14%
Brown Brothers Harriman & Co.	核准借出代理人	好倉	423,567,646	8.05%	6.00%
FMR LLC	受其控制的法團的權益	好倉	369,223,465	7.01%	不適用
Pandanus Associates Inc.	受其控制的法團的權益	好倉	368,781,000	7.01%	不適用
Citigroup Inc. ²	核准借出代理人／ 受其控制的法團的權益	好倉	321,214,968	6.10%	5.61%
		淡倉	9,961,012	0.18%	0.03%
Wellington Management Group LLP	投資經理	好倉	320,512,794	6.09%	不適用
		淡倉	41,383	0.00%	
BlackRock, Inc.	受其控制的法團的權益	好倉	313,067,876	5.95%	不適用
		淡倉	18,223,000	0.35%	
JP Morgan Chase & Co. ³	核准借出代理人／受其控制的法團的 權益／持有股份的保證權益的人士／ 投資經理	好倉	312,837,351	5.94%	不適用
		淡倉	20,723,577	0.39%	

附註：

(1) 由Pzena Investment Management, LLC持有的股份的好倉乃以投資經理之身份(472,323,305股股份)及實益擁有人之身份(478,000股股份)所持有。

(2) 由Citigroup Inc.持有的股份的好倉乃以核准借出代理人之身份(309,957,883股股份)及受其控制的法團的權益之身份(11,257,085股股份)所持有。淡倉乃以受其控制的法團的權益之身份所持有。

(3) 由JP Morgan Chase & Co.持有的股份的好倉乃以核准借出代理人之身份(133,424,647股股份)、受其控制的法團的權益之身份(132,336,848股股份)、持有股份的保證權益的人士之身份(43,158,856股股份)及投資經理之身份(3,917,000股股份)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2023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C1第一部分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、可持續發展及執行委員會

審核、薪酬、提名、可持續發展及執行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2024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，本公司約有98.93%的已發行股本為公眾所持有，並符合上市規則25%最低要求。

承董事會命



莫潔婷

公司秘書

香港，2024年2月29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



鑑於我們強勁的現金流，以及行業長遠前景受有利的供求基本因素支持，市場對太平洋航運及整體行業的興趣持續高企，儘管與過去兩年相比已有所下降。今年，我們通過各種渠道，包括非交易路演、會議及各項投資者活動，與投資者保持積極的接觸，其中大部分已回復至面對面模式，使我們與投資界的聯繫有所加深。我們亦繼續進行線上業績公布電話會議及投資者會議，並利用社交媒體等線上渠道的廣泛滲透力進行有效及透明的溝通。

年內，我們在投資者關係、企業管治及可持續發展方面榮膺多個嘉許及獎項，包括香港會計師公會頒發的最佳企業管治及ESG大獎2023、香港環境、社會及管治報告大獎、以及香港環境卓越大獎。我們非常感謝各界向我們投下信任一票，肯定了我們對透明及負責任的營商操守以及對持份者負責的承諾。



www.pacificbasin.com

[關於我們 > 獎項](#)

股份及可換股債券的資料

於2023年12月31日，本公司的已發行股份及可換股債券為：

- 5,263,823,056股每股面值0.01美元的普通股
- 33,600,000美元於2025年到期的3.0%年票息可換股債券

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110頁 股本

太平洋航運股價表現與恒生指數比較



可換股債券的價格表現

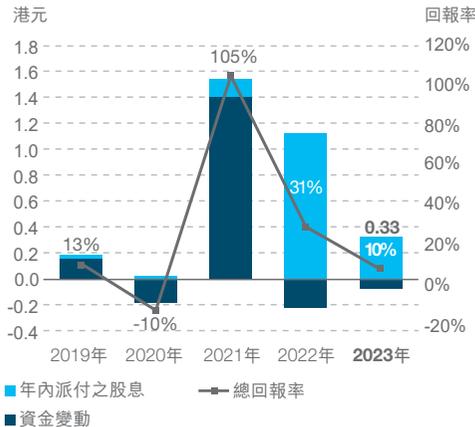


股東回報及股息

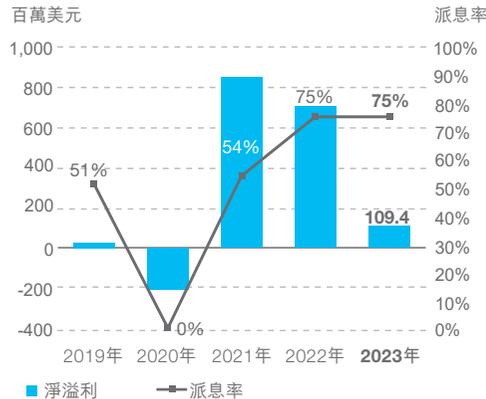
我們透過股份的升值及派發股息向股東回饋價值。於2023年，我們的股東總回報率為10%。

我們的分派政策為派發不少於全年淨溢利的50%（不包括貨船出售收益）的股息。任何額外的分派可以以特別股息及／或購回股份的方式進行。

股東總回報率



淨溢利及派息率



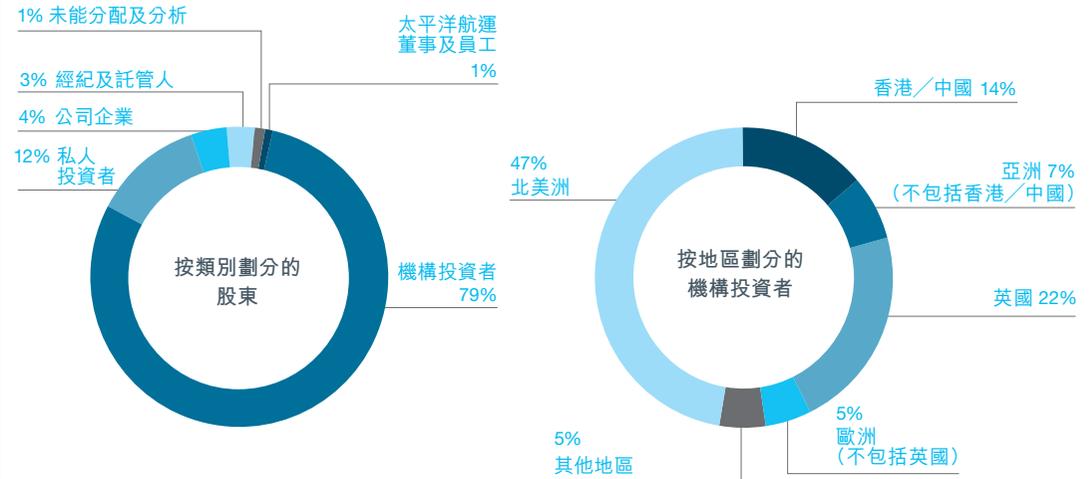
我們的股東

於2023年12月31日，Orient Capital對本公司股本中約99%的擁有權進行分析。機構投資者仍為本公司最大股東類別，擁有逾41億股股份，或佔我們股本79%。

我們於2023年12月31日可確認股東共有278名，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的股份，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	82	29%	28,777,194	1%
1,000,001-10,000,000	141	51%	470,735,719	10%
>=10,000,001	55	20%	4,216,453,993	89%
總計	278	100%	4,715,966,906	100%

* 經確定及分析的股東數目

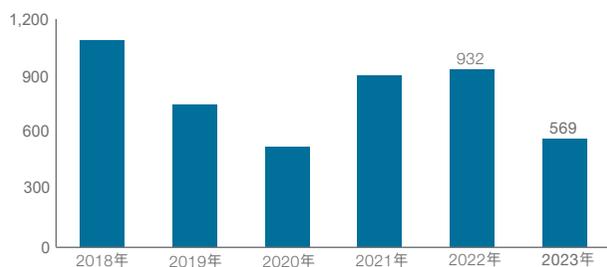


我們於2023年的活動

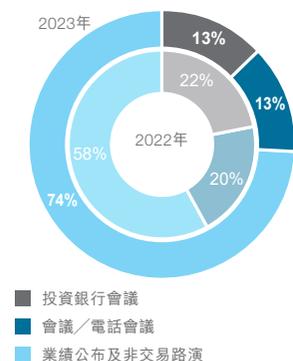
投資者會議

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2023年，我們曾與569名（2022年：932名）股東及投資者進行對話。

跟本集團交流的投資者數目



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2023年
追蹤太平洋航運

45

份研究報告於2023年
涵蓋太平洋航運

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

於2023年，儘管貨運租金下跌，投資者對本公司及乾散貨運業的興趣持續高企，原因是我們的現金流強勁及取得優異成績，以及在供求條件有利的環境下，行業長遠前景具吸引力。投資者有興趣討論有關國際海事組織的減碳法規及歐盟排放交易體系的實施將如何影響航運業的基本因素、主要航道的干擾情況、供求動態、我們的增長及資本配置策略。

投資者於2023年的重點關注事項



國際海事組織的溫室氣體減排規則的實施及其對航運業的影響，及我們針對此等事項的應對策略



供求基本因素對乾散貨貿易的影響



貨運租金的季節性變動及可持續性



資本配置策略



我們的船隊擴充計劃



環境、社會及管治方面的發展

持份者通訊渠道

我們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：

公司網站

本集團視企業網站為主要的營銷渠道，當中詳細載述太平洋航運的活動及業務。網站備有英文及中文（繁體和簡體）版本，內容包含：

- 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
- 董事會成員的履歷
- 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
- 財務資料的Excel下載版本
- 傳媒資訊
- 就業機會

社交媒體溝通



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

貨船參觀

當貨船停港、入塢或舉行貨船命名典禮時，我們會在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。

財務報告

- 年度及中期報告
- 季度交易活動公告
- 業務活動簡報及新聞稿



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。

持份者 通訊渠道

與我們的可持續發展方面的承諾一致，在香港聯交所擴大無紙化制度的背景下，我們已改為以電子方式發布公司通訊。我們的所有公司通訊，包括財務報告、會議通告、上市文件、通函及委任代表書，均可在太平洋航運網站及香港聯交所網站上查閱（備有中英文版本）。我們建議股東提供其電郵地址，以確保及時收到最新的公司通訊。

持份者亦可在我們的網站填寫表格訂閱我們的公司通訊，以獲取有關太平洋航運的最新發展。



財務業績

- 83 集團表現分析
 - 84 財務報表
 - 88 財務報表附註
 - 120 獨立核數師報告
 - 124 集團財務概要
 - 125 公司資料
-

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。

經濟增長放緩及貨船供應量增加使市場貨運租金與2022年相比有所下跌，我們因此於2023年錄得基本溢利119,200,000美元。我們錄得優於BHSI及BSI指數的日均收入，並繼續有效地控制我們的貨船營運開支。我們錄得基本溢利119,200,000美元、淨溢利109,400,000美元、稅息折舊及攤銷前溢利347,200,000美元及股本回報率6%。

百萬美元	附註	2023年	2022年	變動*
營業額		2,296.6	3,281.6	-30%
燃料、港口開銷及其他航程開支		(1,015.1)	(1,064.9)	+5%
按期租合約對等基準的收入	1	1,281.5	2,216.7	-42%
自有貨船開支				
營運開支	2	(210.1)	(223.5)	+6%
折舊	3	(150.5)	(140.6)	-7%
財務開支淨額	4	(5.4)	(12.0)	+55%
租賃貨船開支				
非資本化租賃貨船開支	5	(656.5)	(978.6)	+33%
資本化租賃貨船開支	5	(64.3)	(57.4)	-12%
營運表現(未計管理開支)		194.7	804.6	-76%
經調整一般及行政管理開支總額	6	(76.0)	(89.9)	+15%
稅項及其他		0.5	-	+100%
基本溢利		119.2	714.7	-83%
貨船減值	7	(16.0)	-	
出售貨船之收益淨額	8	10.8	14.5	
未變現的衍生工具開支	9	(4.6)	(4.3)	
轉換可換股債券之激勵及費用		-	(15.8)	
撥備		-	(7.2)	
股東應佔溢利		109.4	701.9	-84%
稅息折舊及攤銷前溢利		347.2	935.1	-63%
淨溢利率		5%	21%	-16%
平均股本回報率		6%	38%	-32%

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

附註

1. 按期租合約對等基準的收入總額減少，主要反映年內市場貨運租金下跌。
2. 隨著船員開支已回復至疫情前水平，我們的自有貨船總營運開支因此減少6%。
3. 我們的自有貨船折舊增加7%，主要由於年內購入超靈便型乾散貨船。
4. 財務開支淨額減少55%，其為平均借貸減少以及利率增加帶動較高利息收入及利息開支的綜合因素所致。
5. 非資本化租賃貨船開支包括租賃期為12個月或以下的短期租賃開支及租賃期超過12個月的長期租賃的非租賃部分。資本化租賃貨船開支包括租賃期超過12個月的長期租賃的租賃部分之使用權資產折舊及租賃負債利息開支。整體租賃貨船開支跟隨疲弱市況而減少。
6. 經調整一般及行政管理開支總額包括一般及行政管理開支總額及其他物業、機器及設備的租賃負債利息。有關金額主要因員工開支減少而下跌15%。
7. 就較小型的小靈便型乾散貨船計提了一次性的非現金減值。該等貨船的賬面值佔我們自有貨船船隊約4%。
8. 出售收益淨額乃主要關於出售較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船。
9. 未變現的衍生工具開支主要乃我們的常規貨運期貨協議按市值之下調。

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

第84至119頁構成經審核財務報表

A

財務報表

綜合損益表

截至12月31日止年度

	附註	2023年 千美元	2022年 千美元
營業額	4	2,296,622	3,281,626
服務開支	5	(2,165,671)	(2,549,548)
毛利		130,951	732,078
間接一般及行政管理開支	5	(6,745)	(8,129)
其他收入及收益	6	10,846	18,586
其他開支	5	(17,489)	(24,604)
財務收入	7	14,187	8,655
財務開支	7	(22,650)	(24,089)
除稅前溢利		109,100	702,497
稅項抵免／(支出)	8	279	(641)
股東應佔溢利		109,379	701,856
股東應佔溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	10(a)	2.10	13.93
每股攤薄盈利	10(b)	2.05	13.19

綜合全面收益表

截至12月31日止年度

	2023年 千美元	2022年 千美元
股東應佔溢利	109,379	701,856
其他全面收益		
已經及其後可被重新分類至損益表內的項目		
現金流量對沖		
— 公平值收益	1,222	5,879
— 公平值(收益)／虧損轉撥至損益表內	(3,777)	3,074
匯兌差額	28	(1,465)
股東應佔全面收益總額	106,852	709,344

綜合資產負債表

	附註	於12月31日	
		2023年 千美元	2022年 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備	11	1,796,678	1,772,168
使用權資產	12	63,190	89,867
商譽	13	25,256	25,256
衍生資產	14	3,831	6,120
應收貿易賬款及其他應收款項	15	4,292	5,276
受限制現金	16	54	52
		1,893,301	1,898,739
流動資產			
存貨	17	134,729	124,461
衍生資產	14	2,043	4,421
應收貿易賬款及其他應收款項	15	140,044	157,355
持作出售資產	18	—	19,884
現金及存款	16	261,399	443,825
可收回稅項		946	—
		539,161	749,946
資產總額		2,432,462	2,648,685

	附註	於12月31日	
		2023年 千美元	2022年 千美元
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本	22	52,638	52,464
保留溢利	23	597,075	705,625
其他儲備	23	1,148,216	1,149,266
權益總額		1,797,929	1,907,355
負債			
非流動負債			
借貸	20	254,139	280,803
租賃負債	21	26,603	33,389
衍生負債	14	791	292
		281,533	314,484
流動負債			
借貸	20	46,261	97,805
租賃負債	21	39,249	59,902
衍生負債	14	6,559	7,268
應付貿易賬款及其他應付款項	19	260,931	261,870
應付稅項		—	1
		353,000	426,846
負債總額		634,533	741,330

董事會已於2024年2月29日批准發表本財務報表。



Stanley Hutter Ryan
董事



Martin Fruergaard
董事

綜合權益變動結算表

	附註	截至12月31日止年度	
		2023年 千美元	2022年 千美元
於1月1日		1,907,355	1,831,226
股東應佔全面收益總額		106,852	709,344
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易			
轉換可換股債券時發行的股份	22(a)	487	102,508
派付股息	9	(217,861)	(716,196)
以股權支付的補償		5,918	6,857
股份獎勵計劃受託人購入的股份	22(b)	(4,822)	(1,709)
購回及註銷可換股債券時終止確認的權益部分		-	(24,675)
於12月31日		1,797,929	1,907,355

綜合現金流量表

	附註	截至12月31日止年度	
		2023年 千美元	2022年 千美元
經營業務			
經營業務產生的現金	24(a)	354,062	937,250
已付稅項		(662)	(1,933)
經營業務產生的現金淨額		353,400	935,317
投資活動			
購置物業、機器及設備		(252,072)	(84,718)
出售物業、機器及設備		57,309	59,873
出售持作出售資產		34,423	14,320
原到期日多於三個月的定期存款的減少		84,987	65,049
已收利息	7	14,187	8,655
投資活動中(所用)／產生的現金淨額		(61,166)	63,179

	附註	截至12月31日止年度	
		2023年 千美元	2022年 千美元
融資活動			
償還銀行貸款及其他借貸	24(b)	(81,325)	(80,940)
已付借貸利息及其他財務開支		(18,239)	(16,607)
償還租賃負債—本金部分	21	(64,287)	(58,218)
已付租賃負債利息	7	(3,194)	(3,467)
派付股息	9	(217,861)	(716,196)
股份獎勵計劃受託人購入股份的付款	22(b)	(4,822)	(1,709)
購回及註銷可換股債券的付款		—	(56,167)
轉換可換股債券之激勵及費用		—	(15,824)
融資活動中所用的現金淨額		(389,728)	(949,128)
現金及現金等價物的(減少)／增加淨額		(97,494)	49,368
現金及現金等價物			
於1月1日		358,838	309,634
現金及現金等價物的(減少)／增加淨額		(97,494)	49,368
匯兌收益／(虧損)		55	(164)
於12月31日	16	261,399	358,838
原到期日多於三個月的定期存款			
於1月1日		84,987	150,036
原到期日多於三個月的定期存款的減少		(84,987)	(65,049)
於12月31日	16	—	84,987
於12月31日的現金及存款	16	261,399	443,825

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2024年2月29日批准刊發。

◀▶ 第11至29頁 年度回顧
市場回顧及我們的表現

◀▶ 第125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：

重大會計政策

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54頁
 - 信貸及交易對手風險－第56頁
 - 流動資金風險－第61頁
 - 資本管理風險－第61頁
- 薪酬報告內的僱員福利－第69至70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2023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訂或經修訂準則及修訂對本集團的會計政策並無任何重大影響，毋須作出任何調整。

已頒布但尚未生效的新訂或經修訂準則及修訂將不會於可見未來對綜合財務報表產生重大影響。

2.3 會計政策導覽

會計政策	位置
持作出售資產	附註18
借貸	附註20
現金及現金等價物	附註16
綜合賬目	附註2.4
或然負債及或然資產	附註28
可換股債券	附註20(b)
即期及遞延所得稅	附註8
衍生金融工具及對沖活動： i)現金流量對沖；及ii)不符合對沖會計法的衍生工具	附註14
股息	附註9
僱員福利	薪酬報告(第70頁)
按公平值列賬及於損益表處理之財務資產	附註14
外幣換算	附註2.5
商譽	附註13
於i)投資及非財務資產及ii)財務資產的減值	附註5
存貨	附註17
租賃	
租賃負債	附註21
租賃的非租賃部分	附註5
使用權資產	附註12
本集團為出租人之經營租賃	附註25(b)(ii)
抵銷金融工具	附註14
物業、機器及設備，包括： i)貨船及貨船部件成本；ii)其他物業、機器及設備；iii)其後產生的成本；iv)折舊； v)剩餘價值及可使用年期；及vi)出售收益或虧損	附註11
撥備	附註2.6
貨運租金及租賃貨船租金之收入確認	附註4
分部報告	附註4
股本	附註22
應收貿易賬款	附註15
應付貿易賬款	附註19

本集團的重大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關責任固有風險的評估。隨着時間過去而增加的撥備乃確認為利息開支。

3 關鍵會計估計及判斷

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

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

關鍵會計估計及判斷	位置 
(a) 物業、機器及設備的剩餘價值	附註11
(b) 貨船及貨船部件成本的可使用年期	附註11
(c) 自有貨船及使用權資產的減值	附註11
(d) 商譽減值	附註13

在我們的日常業務過程中，可能會與船東、租船商、供貨商、供應商、稅務機關及其他各方發生爭議或未能解決的問題，對此，本集團根據資源流出的可能性及風險的程度而作出估計及撥備。於進行此類估計時亦須作出重大判斷。

4 營業額及分部資料

千美元	2023年	2022年
貨運租金	1,964,167	2,683,135
租賃貨船租金		
– 租賃部分	217,241	476,079
– 非租賃部分	115,214	122,412
	2,296,622	3,281,626

本集團的營業額主要由提供國際乾散貨運服務產生，因此未按業務分部呈列資料。

由於我們的航運服務屬跨國經營，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。

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。

5 按性質分類的開支

千美元	2023年	2022年
貨船相關開支		
租賃貨船開支(a)	656,498	978,630
所耗燃料	591,008	644,301
港口開銷及其他航程開支	429,733	448,512
貨船折舊		
—自有貨船	150,544	140,616
—使用權資產	61,367	54,251
僱員福利開支—船員薪金及相關開支(c)	133,211	150,042
貨船營運開支	63,608	62,008
所耗潤滑油	13,272	11,411
燃料掉期合約收益淨額	(3,478)	(21,694)
	2,095,763	2,468,077
一般及行政管理開支(b)		
僱員福利開支(包括董事酬金)(c)	62,035	75,402
其他物業、機器及設備折舊		
—使用權資產	2,140	2,224
—自有其他物業、機器及設備	961	1,464
核數師酬金		
—核數	1,122	872
—非核數	15	43
辦公室租賃開支	956	703
匯兌收益淨額	(116)	(448)
其他一般及行政管理開支	9,540	9,340
	76,653	89,600

千美元	2023年	2022年
其他開支		
減值撥備—自有貨船(d)	15,997	1,513
貨運期貨協議虧損淨額	1,492	—
轉換可換股債券之激勵及費用	—	15,824
撥備	—	7,187
出售持作出售資產之虧損	—	80
	17,489	24,604
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	2,189,905	2,582,281

(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。

租賃貨船開支包括與指數掛鈎為基準的可變租賃款項為34,200,000美元(2022年: 25,100,000美元)。

(b) 一般及行政管理開支總額

千美元	2023年	2022年
直接一般及行政管理開支(包括於服務開支內)	69,908	81,471
間接一般及行政管理開支	6,745	8,129
一般及行政管理開支總額	76,653	89,600

(c) 僱員福利開支

僱員福利開支總額為195,200,000美元(2022年: 225,400,000美元)，詳情請參閱薪酬報告第69頁。

(d) 減值撥備

就較小型的小靈便型乾散貨船計提了減值。該等貨船的賬面值佔我們自有貨船船隊約4%。有關減值的關鍵會計估計及判斷請參閱附註11。

會計政策

減值

(i) 投資及非財務資產的減值

無限定可使用年期的資產(例如商譽)毋須攤銷,但須每年進行減值測試,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。

(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起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。

6 其他收入及收益

千美元	2023年	2022年
出售持作出售資產之收益	8,505	–
出售物業、機器及設備之收益淨額	2,281	16,048
政府補貼	60	628
遠期外匯合約收益淨額	–	1,038
貨運期貨協議收益淨額	–	872
	10,846	18,586

7 財務收入及財務開支

千美元	2023年	2022年
財務收入		
銀行利息收入	(14,020)	(8,633)
其他利息收入	(167)	(22)
	(14,187)	(8,655)
財務開支		
借貸利息		
– 銀行貸款	18,411	13,972
– 可換股債券	1,499	4,497
– 其他借貸	1,304	1,673
租賃負債利息		
– 貨船	2,881	3,135
– 其他物業、機器及設備	313	332
利率掉期合約(收益)/虧損淨額	(3,230)	331
其他財務費用	1,472	149
	22,650	24,089
財務開支淨額	8,463	15,434

8 稅項

本集團於國際營運的航運收入，根據營運所在司法管轄區適用的稅務條例，毋須或免除繳納所得稅。非航運業務收入須按經營業務所在司法管轄區的適用稅率納稅。

自損益表扣除／(計入)的稅項為：

千美元	2023年	2022年
香港利得稅，按稅率0% (2022年：16.5%) 計算撥備	-	971
海外稅項，按該等司法管轄區的適用稅率計算撥備	866	546
就過往年度作出調整	(1,145)	(876)
稅項(抵免)／支出	(279)	641

自2022年納稅年度起，其中一間在香港營運的附屬公司根據香港有關航運業務的稅務寬減措施獲得免稅地位。

本集團除稅前溢利之稅項與採用適用稅率(即本集團經營業務所在司法管轄區的適用稅率的加權平均數)而計算之理論稅項有差異，詳情如下：

千美元	2023年	2022年
除稅前溢利	109,100	702,497
按適用稅率計算之稅項	17,628	115,788
毋須課稅的收入	(349,388)	(354,535)
不能扣稅的開支	332,626	240,264
就過往年度作出調整	(1,145)	(876)
稅項(抵免)／支出	(279)	641
加權平均適用稅率	16.2%	16.5%

按照稅基侵蝕與溢利轉移的包容性框架，經濟合作與發展組織(「經合組織」)於2021年12月發佈了支柱二全球反稅基侵蝕範本規則(「範本規則」)。範本規則引入全球最低實際稅率，訂明綜合收益超過750,000,000歐元的跨國企業須就其在低稅負地區產生的收入繳納15%的最低實際稅率。各司法管轄區須依照自身情況就範本規則通過立法。

本集團落入範本規則的範圍內。根據範本規則，本集團的國際航運收入可獲豁免，但來自非航運業務的收入須遵守最低稅率要求。本集團已對有關要求進行評估，並認為有關之影響並不重大。

本公司擁有香港稅務居民身份，而香港相應的法例預計將於2025年始行生效，於本報告日尚未生效。因此，本集團目前並無相關的即期稅項風險。本集團在確認及披露與範本規則的所得稅有關的遞延稅項資產及負債的資料時，應用了2023年7月所頒布的香港會計準則第12號的修訂「國際稅制改革—支柱二範本規則」下的例外規定。

由於在範本規則下應用法例及計算收入方面存在複雜性，目前尚無法合理估計該等已頒布或實質上已頒布法例的量化影響。因此，本公司將考慮就範本規則應用於本集團(包括高於15%的會計實際稅率的實體在範本規則下仍可能須承擔稅務後果)尋求建議。

ESG 可持續發展報告 第70頁
稅務透明度

會計政策

即期所得稅

即期所得稅開支根據本公司及其附屬公司之營運及產生應課稅收入的所在司法管轄區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產生之暫時差異而撥備，但假若本集團可以控制暫時差異之撥回時間，而暫時差異在可預見將來有可能不會被撥回則除外。

9 股息

	2023年			2022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	6.5	0.8	43,636	52.0	6.6	348,500
擬派末期基本股息(a)	1.6	0.2	11,034	17.0	2.3	113,916
擬派末期特別股息(a)	4.1	0.6	27,672	9.0	1.1	60,309
年內股息總額	12.2	1.6	82,342	78.0	10.0	522,725
年內派付股息(b)	32.5	4.2	217,861	112.0	14.3	716,196

(a) 擬派末期基本股息及末期特別股息須待至2024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基本股息及末期特別股息以及本報告年度的中期股息。

會計政策

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

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

10 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按股東應佔溢利除以年內已發行股份(但不包括本公司2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃(合稱「股份獎勵計劃」)之受託人所持的股份及未歸屬有限制股份(附註22(b)))的加權平均數所計算。

	2023年	2022年
股東應佔溢利 (千美元)	109,379	701,856
已發行股份的加權平均數 (千股)	5,202,704	5,036,825
每股基本盈利 (美仙)	2.10	13.93
相等於 (港仙)	16.46	109.12

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按就可換股債券的影響作調整後的基本盈利，除以就可換股債券(附註20(b))及未歸屬有限制股份(附註22(b))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。

	2023年	2022年
股東應佔溢利 (千美元)	109,379	701,856
可換股債券之利息的影響 (千美元)	1,499	4,497
轉換可換股債券之激勵及費用的影響 (千美元)	-	15,824
購回及註銷可換股債券之收益的影響 (千美元)	-	(1,120)
經調整股東應佔溢利 (千美元)	110,878	721,057
已發行股份的加權平均數 (千股)	5,202,704	5,036,825
可換股債券的影響 (千股)	174,530	371,676
未歸屬有限制股份的影響 (千股)	36,319	59,719
已攤薄的股份加權平均數 (千股)	5,413,553	5,468,220
每股攤薄盈利 (美仙)	2.05	13.19
相等於 (港仙)	16.03	103.26

11 物業、機器及設備

千美元	2023年					2022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	2,657,127	5,602	10,477	27	2,673,233	2,791,466	5,621	10,235	29	2,807,351
添置	252,323	193	500	41	253,057	87,350	115	476	-	87,941
轉移至持作出售資產(附註18)	(15,770)	-	-	-	(15,770)	(73,120)	-	-	-	(73,120)
出售	(142,749)	(71)	(66)	(27)	(142,913)	(120,035)	-	(7)	-	(120,042)
撇銷	(28,832)	-	(94)	-	(28,926)	(28,534)	-	(122)	-	(28,656)
匯兌差額	-	22	11	-	33	-	(134)	(105)	(2)	(241)
於12月31日	2,722,099	5,746	10,828	41	2,738,714	2,657,127	5,602	10,477	27	2,673,233
累計折舊及減值										
於1月1日	886,702	4,733	9,603	27	901,065	888,154	3,923	9,226	29	901,332
年內折舊	150,544	492	468	1	151,505	140,616	883	581	-	142,080
轉移至持作出售資產(附註18)	(9,736)	-	-	-	(9,736)	(38,836)	-	-	-	(38,836)
減值撥備	15,997	-	-	-	15,997	1,513	-	-	-	1,513
出售	(87,738)	(61)	(59)	(27)	(87,885)	(76,211)	-	(6)	-	(76,217)
撇銷	(28,832)	-	(94)	-	(28,926)	(28,534)	-	(122)	-	(28,656)
匯兌差額	-	11	5	-	16	-	(73)	(76)	(2)	(151)
於12月31日	926,937	5,175	9,923	1	942,036	886,702	4,733	9,603	27	901,065
賬面淨值										
於12月31日	1,795,162	571	905	40	1,796,678	1,770,425	869	874	-	1,772,168

估計可使用年期

貨船：	25年	4至10年或 剩餘租賃期 (如時間較短)	3至6年	4至5年
貨船部件成本：	至下一次入塢 的估計期間			

11 物業、機器及設備(續)

- (a) 於2023年12月31日，貨船部件成本的總成本及累計折舊分別為107,131,000美元(2022年：89,402,000美元)及48,426,000美元(2022年：47,151,000美元)。
- (b) 賬面淨值918,903,000美元(2022年：973,321,000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20(a))。
- 賬面淨值33,479,000美元(2022年：59,118,000美元)的若干自有貨船已實際上抵押予其他借貸(附註20(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2023年12月31日，本集團擁有賬面淨值為1,795,200,000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 ¹	8	9.8	78.2
大型小靈便型 ²	57	14.2	810.5
超靈便型	49	18.0	880.7
好望角型	1	25.8	25.8
	115		1,795.2

¹ 「小型小靈便型」指低於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船

² 「大型小靈便型」指相等於或高於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船

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。

11 物業、機器及設備(續)

關鍵會計估計及判斷

物業、機器及設備的剩餘價值

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

■ 敏感度分析：

倘所有其他變數維持不變，當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3,500,000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，以及隨著航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24,900,000美元或增加37,900,000美元。

自有貨船及使用權資產的減值

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

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7.7%（2022年：8.7%）。

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14）。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。

於2023年12月31日，本集團的資產淨值高於其市值，而此被視為是潛在減值的跡象。管理層已評估三個現金產生單位的可收回金額。小型小靈便型乾散貨船乃減值至其扣除出售開支之公平值，而大型小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船則基於使用價值而毋須作出減值。

■ 敏感度分析：

- (i) 倘所有其他變數維持不變，由管理層估計的貼現率增加100個基點，並無任何進一步減值的必要。
- (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1,000美元，並無任何進一步減值的必要。
- (iii) 倘所有其他變數維持不變，扣除出售開支之公平值減少10%，將導致小型小靈便型乾散貨船錄得進一步減值7,800,000美元，而大型小靈便型及超靈便型乾散貨船則無減值的必要。

12 使用權資產

千美元	貨船	其他物業、 機器及設備	總計
於2023年1月1日	81,185	8,682	89,867
添置	29,806	16	29,822
租賃修改	7,158	(339)	6,819
折舊	(61,367)	(2,140)	(63,507)
匯兌差額	-	189	189
於2023年12月31日	56,782	6,408	63,190
於2022年1月1日	49,467	5,835	55,302
添置	73,858	87	73,945
租賃修改	12,111	5,284	17,395
折舊	(54,251)	(2,224)	(56,475)
匯兌差額	-	(300)	(300)
於2022年12月31日	81,185	8,682	89,867

會計政策

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

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

倘有顯示減值跡象，使用權資產亦須如同自有資產進行減值測試。有關減值的關鍵會計估計及判斷請參閱附註 11。

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

13 商譽

千美元	2023年	2022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7.7%（2022年：8.7%）。

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。

14 衍生資產及負債

本集團面對利率、燃料價格、匯率以及貨運租金波動的風險。以下概括本集團運用的衍生工具以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
燃料掉期合約	第2級別
遠期外匯合約	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、燃料掉期合約及遠期外匯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	2023年		2022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)	3,784	-	5,918	-
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約(b)	16	(791)	202	(292)
遠期外匯合約(c)	31	-	-	-
	3,831	(791)	6,120	(292)
流動				
現金流量對沖				
遠期外匯合約	-	-	-	(2,326)
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約(b)	1,695	(2,564)	2,965	(4,816)
遠期外匯合約(c)	63	-	1,020	-
貨運期貨協議(d)	285	(3,995)	436	(126)
	2,043	(6,559)	4,421	(7,268)
總計	5,874	(7,350)	10,541	(7,560)

14 衍生資產及負債(續)

(a) 利率掉期合約

我們所有利率掉期合約均符合對沖會計法為現金流量對沖

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以管理浮動利率波動風險。

生效日期	未結算名義金額	固定掉期利率	至以下期內屆滿
2023年			
2023年8月至 2023年12月	88,000,000 美元	美元擔保隔夜融資期限利率 掉期到年利率 1.3% 至 2.7%	2025年6月至 2026年5月
2022年			
2018年12月至 2019年9月	104,000,000 美元	美元倫敦銀行同業拆息 掉期到年利率 1.5% 至 3.0%	2025年6月至 2026年5月

由於全球利率基準改革，倫敦銀行同業拆息已於2023年7月1日被替代參考利率完全取代。對於按倫敦銀行同業拆息為基準的借貸及相應的利率掉期合約，本集團採用擔保隔夜融資期限利率作為替代參考利率。

■ 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（現金及存款扣除無對沖的浮動利率借貸）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900,000美元（2022年：約1,800,000美元）。

(b) 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

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

於12月31日，本集團持有以下尚未結算之燃料掉期合約：

燃料種類	數量 (公噸)	加權平均 合約價格 (美元)	至以下期內屆滿
2023年			
低硫燃油	114,385	537	2026年12月
船用輕柴油	8,388	724	2026年12月
燃油	1,275	440	2024年4月
2022年			
低硫燃油	79,701	585	2024年12月
船用輕柴油	8,909	647	2024年12月
燃油	3,275	421	2023年12月

■ 敏感度分析：

倘若所有其他變數維持不變，當本集團於結算日持有下列類型的燃料掉期合約的平均遠期價格上升／下降10%，則本集團之除稅後溢利將就低硫燃油增加／減少約6,000,000美元（2022年：4,400,000美元）；就船用輕柴油增加／減少約600,000美元（2022年：700,000美元）；以及就燃油增加／減少約100,000美元（2022年：100,000美元）。

14 衍生資產及負債(續)

(c) 遠期外匯合約

我們所有遠期外匯合約均未符合對沖會計法

本集團有以美元以外的貨幣計值之交易。

於2023年12月31日，本集團持有未結算遠期外匯合約為購買約1,600,000美元(2022年：400,000美元)，並同時出售約2,400,000澳元(2022年：600,000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2025年6月止期內屆滿。

(d) 貨運期貨協議

我們所有貨運期貨協議均未符合對沖會計法

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貨運合約承擔風險的方法。

於12月31日，本集團持有以下尚未結算之貨運期貨協議：

指數 ¹	合約類型	數量 (日)	加權平均 合約日均價格 (美元)	至以下期內屆滿
2023年				
BHSI	賣出	630	10,338	2024年12月
BSI	買入	335	13,922	2024年3月
BSI	賣出	995	12,027	2024年12月
2022年				
BHSI	賣出	285	11,558	2023年3月
BSI	賣出	495	12,591	2023年6月

¹ 「BHSI」指「波羅的海小靈便型乾散貨船指數」及「BSI」指「波羅的海超靈便型乾散貨船指數」。

■ 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3,500,000美元(2022年：1,800,000美元)。

14 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。

15 應收貿易賬款及其他應收款項

千美元	2023年	2022年
非流動		
預付款項(a)	4,292	5,276
流動		
應收貿易賬款(b)	92,086	112,429
其他應收款項	30,104	29,003
預付款項	17,854	15,923
	140,044	157,355

↔ 第56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

預付款項包括購買貨船的已付按金、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	2023年	2022年
30日或以下	64,148	78,096
31-60日	7,607	10,447
61-90日	4,307	3,941
90日以上	16,024	19,945
	92,086	112,429

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、逾期索償及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2023年及2022年12月31日，貿易及其他應收款項並無任何虧損撥備。

16 現金及存款

千美元	2023年	2022年
原到期日於三個月或以內的定期存款	212,039	306,833
銀行及庫存現金	49,360	52,005
現金及現金等價物	261,399	358,838
原到期日多於三個月的定期存款	–	84,987
現金及存款	261,399	443,825
受限制現金	54	52
現金及存款總額	261,453	443,877
年內銀行存款平均實際利率	4.9%	1.7%
年末銀行存款平均剩餘到期時間	28日	41日

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，將現金投資於多家國際性大型銀行（主要位於香港及新加坡）之各種金融產品。於2023年12月31日，本集團持有的現金及存款包括256,500,000美元及相當於5,000,000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30頁 現金及借貸

現金流及現金

17 存貨

千美元	2023年	2022年
燃料	122,720	112,370
潤滑油及其他	12,009	12,091
	134,729	124,461

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。

18 持作出售資產

千美元	2023年	2022年
於1月1日	19,884	–
轉移自物業、機器及設備（附註11）	6,034	34,284
出售	(25,918)	(14,400)
於12月31日	–	19,884

會計政策

當資產的賬面值將主要透過出售交易收回，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。

19 應付貿易賬款及其他應付款項

千美元	2023年	2022年
應付貿易賬款(a)	104,669	80,793
計提費用及其他應付款項	102,912	120,746
預收款項(b)	53,350	60,331
	260,931	261,870

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12月31日，應付貿易賬款按到期日計算的賬齡如下：

千美元	2023年	2022年
30日或以下	83,710	73,432
31-60日	7,255	286
61-90日	2,985	574
90日以上	10,719	6,501
	104,669	80,793

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) 預收款項

預收款項包括待完成貨運合約所收金額51,600,000美元(2022年：59,300,000美元)。於2022年12月31日的預收款項59,300,000美元已全數於2023年確認為收入。

20 借貸

千美元	2023年	2022年
非流動		
銀行貸款(a)	199,774	256,248
可換股債券(b)	32,667	-
其他借貸(c)	21,698	24,555
	254,139	280,803
流動		
銀行貸款(a)	43,404	54,384
可換股債券(b)	-	32,664
其他借貸(c)	2,857	10,757
	46,261	97,805
總計	300,400	378,608

借貸主要以美元計值。

借貸的公平值乃使用本集團於同類金融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14)。

有關借貸的對賬，請參閱附註24(b)。

關於全球利率基準改革的相關資料，請參閱附註14(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。

20 借貸(續)

(a) 銀行貸款

本集團的銀行貸款以下列各項作抵押：

- (i) 賬面淨值為918,903,000美元(2022年：973,321,000美元)的若干自有貨船的按揭(附註11(b))；及
- (ii) 該等貨船盈利及保險補償的轉讓。

該等銀行貸款的還款期如下：

千美元	2023年	2022年
一年以內	43,404	54,384
第二年	49,539	53,144
第三至第五年	146,880	180,408
第五年以後	3,355	22,696
	243,178	310,632
年內平均實際利率(對沖後)	5.2%	3.9%

(b) 可換股債券

千美元	2023年		2022年	
	本金金額	負債部分	本金金額	負債部分
於2025年到期，年票息3.0%	33,610	32,667	34,110	32,664

可換股債券賬面值與其公平值相若。

於2023年5月23日，本金總額為500,000美元的可換股債券獲轉換為2,612,033股股份(附註22(a))。

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%，須每半年期滿時於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	1.45港元(自2023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，每名債券持有人曾有權無條件要求本集團贖回全部或部分債券(「認沽期權權利」)。
	於2022年12月31日，由於該等可換股債券被視為於認沽日期到期，故被分類為流動負債。於2023年12月31日，該等債券於認沽日期後被分類為非流動負債。

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。

20 借貸(續)

(c) 其他借貸

本集團的其他借貸乃關於賬面淨值為33,479,000美元(2022年：59,118,000美元)(附註11(b))的兩艘(2022年：四艘)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	2023年	2022年
一年以內	2,857	10,757
第二年	2,786	2,857
第三至第五年	18,912	7,813
第五年以後	-	13,885
	24,555	35,312
年內平均實際利率(對沖後)	4.2%	4.3%

21 租賃負債

千美元	2023年	2022年
於1月1日	93,291	60,429
添置	29,821	73,945
租賃修改	6,819	17,396
還款	(64,287)	(58,218)
匯兌差額	208	(261)
於12月31日	65,852	93,291
非流動	26,603	33,389
流動	39,249	59,902
	65,852	93,291

租賃負債的還款期如下：

千美元	2023年	2022年
一年以內	39,249	59,902
第二年	12,214	26,054
第三至第五年	14,389	6,971
第五年以後	-	364
	65,852	93,291

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。

22 股本

法定	2023年		2022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	5,260,541,023	52,464	4,811,327,272	47,858
以有限制股份獎勵授出予僱員的股份(b)	17,741,000	5,049	4,404,000	1,978
轉換可換股債券時發行的股份(a)	2,612,033	26	434,107,751	4,341
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(b)	-	-	14,412,000	144
於有限制股份獎勵失效後轉回受託人的股份(b)	(341,000)	(79)	(670,000)	(148)
股份獎勵計劃受託人購入的股份(b)	(16,730,000)	(4,822)	(3,040,000)	(1,709)
於12月31日	5,263,823,056	52,638	5,260,541,023	52,464

(a) 轉換可換股債券時發行的股份

於2023年5月23日，2,612,033股股份已就轉換本金總額500,000美元的可換股債券以每股1.50港元的轉換價發行(附註20(b))。

(b) 有限制股份獎勵

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

當有限制股份獎勵授出時，相關數目的股份會依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股息等價物除外)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	2023年	2022年
於1月1日	69,236	78,811
已授出	17,741	18,816
已歸屬	(30,777)	(27,721)
已失效	(341)	(670)
於12月31日	55,859	69,236

於2023年12月31日及根據歸屬時間表，在55,859,000股未歸屬有限制股份獎勵中，25,545,000股、14,708,000股及15,606,000股將分別於2024年7月14日、2025年7月14日及2026年7月14日歸屬。

 **第72至73頁** 董事會報告
股份獎勵計劃

22 股本(續)

(b) 有限制股份獎勵(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公平值為2.2港元(2022年：3.2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	2023年		2022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
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	16,730,000	4,822	3,040,000	1,709
自受託人轉讓的股份	1,011,000	227	1,364,000	269
發行股份	-	-	14,412,000	144
	17,741,000	5,049	18,816,000	2,122

↔ 第71頁 董事會報告
股本及優先購買權

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70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。↔

23 儲備

千美元	2023年										2022年									
	其他儲備										其他儲備									
	股份溢價 ^(a)	合併儲備 ^(b)	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	保留溢利	總計	股份溢價 ^(a)	合併儲備 ^(b)	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	保留溢利	總計
於1月1日	427,507	(56,606)	2,558	(8,641)	6,340	(1,830)	779,938	1,149,266	705,625	1,854,891	313,375	(56,606)	13,121	(8,035)	(2,613)	(365)	779,938	1,038,815	744,553	1,783,368
全面收益																				
股東應佔溢利	-	-	-	-	-	-	-	-	109,379	109,379	-	-	-	-	-	-	-	-	701,856	701,856
其他全面收益																				
現金流量對沖																				
—公平值收益	-	-	-	-	1,222	-	-	1,222	-	1,222	-	-	-	-	5,879	-	-	5,879	-	5,879
—公平值(收益)/虧損轉撥至損益表	-	-	-	-	(3,777)	-	-	(3,777)	-	(3,777)	-	-	-	-	3,074	-	-	3,074	-	3,074
匯兌差額	-	-	-	-	-	28	-	28	-	28	-	-	-	-	-	(1,465)	-	(1,465)	-	(1,465)
全面收益總額	-	-	-	-	(2,555)	28	-	(2,527)	109,379	106,852	-	-	-	-	8,953	(1,465)	-	7,488	701,856	709,344
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易																				
轉換可換股債券時發行的股份(附註22(a))	499	-	(38)	-	-	-	-	461	-	461	106,183	-	(8,016)	-	-	-	-	98,167	-	98,167
派付股息(附註9)	-	-	-	-	-	-	-	-	(217,861)	(217,861)	-	-	-	-	-	-	-	-	(716,196)	(716,196)
購回及註銷可換股債券時終止確認權益部分	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2,547)	-	-	-	-	(2,547)	(22,128)	(24,675)
以股權支付的補償(見薪酬報告第69頁)	-	-	-	5,918	-	-	-	5,918	-	5,918	-	-	-	6,857	-	-	-	6,857	-	6,857
股份獎勵之授出(附註22(b))	-	-	-	(4,981)	-	-	-	(4,981)	(68)	(5,049)	-	-	-	482	-	-	-	482	(2,460)	(1,978)
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(附註22(b))	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,949	-	-	(8,093)	-	-	-	(144)	-	(144)
股份獎勵之失效(附註22(b))	-	-	-	79	-	-	-	79	-	79	-	-	-	148	-	-	-	148	-	148
於12月31日	428,006	(56,606)	2,520	(7,625)	3,785	(1,802)	779,938	1,148,216	597,075	1,745,291	427,507	(56,606)	2,558	(8,641)	6,340	(1,830)	779,938	1,149,266	705,625	1,854,891

(a) 股份溢價主要為扣除計入股本之面值後的發行股份所得款項淨額。

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

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

24 綜合現金流量表附註

(a) 除稅前溢利與經營業務產生的現金對賬表

千美元	2023年	2022年
除稅前溢利	109,100	702,497
資產及負債調整		
貨船及其他物業、機器及設備之折舊	151,505	142,080
使用權資產之折舊	63,507	56,475
出售物業、機器及設備之收益	(2,281)	(16,048)
出售持作出售資產之(收益)/虧損	(8,505)	80
不符合對沖會計法的衍生工具之未變現收益淨額	4,650	5,490
減值撥備－自有貨船	15,997	1,513
轉換可換股債券之激勵及費用	—	15,824
撥備	—	7,187
資本及資金調整		
以股權支付的補償	5,918	6,857
業績調整		
財務開支淨額	8,463	15,434
匯兌收益淨額	(116)	(448)
營運資金變動前的除稅前溢利	348,238	936,941
存貨的增加	(10,268)	(20,871)
應收貿易賬款及其他應收款項的減少	17,294	13,968
應付貿易賬款及其他應付款項的(減少)/增加	(1,202)	7,212
經營業務產生的現金	354,062	937,250

(b) 借貸的對賬表

千美元	2023年	2022年
於1月1日	378,608	588,156
現金流量		
償還銀行貸款及其他借貸	(81,325)	(80,940)
可換股債券票息付款	(1,008)	(1,839)
購回及註銷可換股債券	—	(32,669)
其他非現金變動		
攤銷貸款安排費用	725	2,478
應計可換股債券票息	1,499	4,497
轉換可換股債券	(487)	(102,508)
外匯調整	2,388	1,433
於12月31日	300,400	378,608

(c) 所有租賃的現金流出

所有租賃的現金流出總額為688,500,000美元(2022年：1,002,300,000美元)。

25 承擔

(a) 資本承擔

千美元	2023年	2022年
已訂約但未確認為負債－購買貨船及貨船設備合約	25,221	42,399

(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低值資產租賃、租賃期12個月或以下的短期租賃以及租賃期超過12個月而於2023年12月31日尚未開始的長期租賃。

該等租賃的未來累計最低租賃付款如下：

千美元	貨船	辦公室設備	總計
於2023年12月31日			
一年以內	104,794	198	104,992
第二至第五年	130,191	6	130,197
第五年以後	32,737	–	32,737
	267,722	204	267,926
於2022年12月31日			
一年以內	92,050	8	92,058
第二至第五年	87,979	7	87,986
五年以後	29,033	–	29,033
	209,062	15	209,077

(ii) 本集團作為出租人－收入

本集團於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	2023年	2022年
一年以內	68,665	71,634
第二至第五年	14,565	19,120
	83,230	90,754

本集團出租貨船的租賃年期於1年至3年內(2022年：1年至4年內)屆滿。將於3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11「物業、機器及設備」所載的本集團折舊政策予以折舊。按經營租賃出租資產產生的收入於租賃期內以按時間的日均租金確認。

26 財務負債概要

本附註應連同第61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	
	2023年	2022年	2023年	2022年	2023年	2022年	2023年	2022年	2023年	2022年
借貸										
銀行貸款	59,482	72,743	61,014	67,231	159,149	201,368	3,484	24,749	283,129	366,091
可換股債券	1,008	1,023	34,618	36,156	-	-	-	-	35,626	37,179
其他借貸	3,812	12,063	3,801	3,812	21,023	11,404	-	20,038	28,636	47,317
租賃負債	41,403	62,625	13,394	26,303	15,517	7,284	1	344	70,315	96,556
衍生金融工具										
(i) 結算淨額 (a)										
利率掉期合約	(2,515)	(3,141)	(1,141)	(1,833)	(298)	(1,352)	-	-	(3,954)	(6,326)
燃料掉期合約	2,564	4,816	791	292	-	-	-	-	3,355	5,108
(ii) 結算總額 (b)										
遠期外匯合約										
-現金流量對沖										
-流出	-	13,215	-	-	-	-	-	-	-	13,215
-流入	-	(10,720)	-	-	-	-	-	-	-	(10,720)
-其他										
-流出	1,095	14,946	547	-	-	-	-	-	1,642	14,946
-流入	(1,038)	(15,854)	(519)	-	-	-	-	-	(1,557)	(15,854)
流出淨額	57	1,587	28	-	-	-	-	-	85	1,587
應付貿易賬款及其他應付款項	207,581	201,539	-	-	-	-	-	-	207,581	201,539

(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。

27 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68至70頁的薪酬報告。↔

28 或然負債及或然資產

於2023年及2022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。

29 比較資料

若干比較數字已重新分類，以符合本年度的呈列方式。於本年度，本集團將「貨船減值撥備」與「其他開支」此兩項目合併。因此，比較資料已重新分類，以符合該呈列方式。

30 主要附屬公司

於2023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
Badger Limited	英屬處女群島／國際	1美元	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
Chatham Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	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
Disko Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
鷹峯貿易有限公司	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Eastern Cape Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
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
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

30 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	Mega Fame Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Goodwyn Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Mount Aso Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Grande Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Mount Hikurangi Limited	香港／國際	1港元	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 Rainier Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Hainan Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Mount Seymour 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 Taranaki 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	Neptune Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Illovo River Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Newman Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	26,001美元	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	Nightingale Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Impression Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Nobal Sky Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Ince Point Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Nootka Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Incheon Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	North Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1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	Novelty 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	Oak Bay Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Iona Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Olive Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Ipanema Beach 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
Ipswich Bay Shipping (BVI) 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
Irvine Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Otago Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Isabela Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Otago Harbour Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Iwagi Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Oyster Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Jamaica Bay Limited	英屬處女群島／國際	1美元	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
James Bay Limited	英屬處女群島／國際	1美元	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
Jericho Beach Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Chartering (No. 7) Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Jervis Bay Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Palm Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Jiangmen Trader Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Paqueta Island Limited	香港／國際	1港元	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	Pearl Island 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	Pelican Island 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	Penguin Island 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	Pitt Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Kodiak Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Port Alberni 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	Port Alfred 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	Port Alice Limited	英屬處女群島／國際	1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	Port Angeles 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	Port Pirie Shipping 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	貨船擁有及租賃	Puget Sound Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Luzon Strait Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃				
Marawah Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃				
Matakana Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃				

30 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
Saldanha Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Supramax Limited	香港	10港元	貨船管理及航運服務
Scrub Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin (UK) Limited ¹	英格蘭及威爾斯	2英鎊	船務諮詢服務
Seal Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping (Australia) Pty Ltd ¹	澳洲	1澳元	船務諮詢服務
Shakespeare Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping (Brasil) Ltda	巴西聯邦共和國	595,285巴西雷亞爾	船務諮詢服務
Shark Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	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
Sharp Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping (Chile) Limitada	智利聖地牙哥	相等於6,000美元之智利比索	船務諮詢服務
Shelter Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping DMCC	阿拉伯聯合酋長國	50,000阿聯酋迪拉姆	貨船管理及營運
Silhouette Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	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
Skomer Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping (New Zealand) Limited	紐西蘭	100股無面值之股份	船務諮詢服務
Soko Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping (Singapore) Pte. Ltd. ¹	新加坡共和國	200,000坡元	船務諮詢服務
Swan River Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	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
Tampa Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping (UK) Limited ¹	英格蘭及威爾斯	2英鎊	船務諮詢服務
Texel Island Limited	香港／國際	1港元	貨船租賃	Pacific Basin Shipping (USA) Inc.	美國	1,000美元	船務諮詢服務
Turtle Shipping Limited	馬紹爾群島共和國／國際	1美元	貨船擁有	PB Maritime Personnel Inc. ¹	菲律賓	17,300,000菲律賓比索	船員服務
West Bay Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	PBS Corporate Secretarial Limited	香港	10港元	秘書服務
White Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	太華船務(北京)有限公司 ^{1&2}	中國	4,000,000美元 (註冊股本)	代理及貨船管理服務
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 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				

(1) 該等附屬公司的財務報表由非羅兵咸永道會計師事務所之會計師審核。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32,879,000美元(2022年：27,092,000美元)及5,929,000美元(2022年：8,504,000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。

31 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	
	2023年 千美元	2022年 千美元
資產		
非流動資產		
於附屬公司的投資	1,329,812	1,328,322
流動資產		
預付款項及其他應收款項	174	1,561
應收附屬公司款項	356,774	575,036
現金及現金等價物	181	174
	357,129	576,771
資產總額	1,686,941	1,905,093
權益		
股東應佔資本及儲備		
股本	22 52,638	52,464
保留溢利	433,718	653,496
其他儲備	1,200,319	1,198,804
權益總額	1,686,675	1,904,764
負債		
流動負債		
應計費用及其他應付款項	266	329
負債總額	266	329

董事會已於2024年2月29日批准發表本財務報表。



Stanley Hutter Ryan
董事



Martin Fruergaard
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2023年1月1日	427,507	(8,641)	779,938	1,198,804	653,496	1,852,300
全面收益						
股東應佔虧損	-	-	-	-	(1,849)	(1,849)
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易						
轉換可換股債券時發行的股份(附註22(a))	499	-	-	499	-	499
派付股息(附註9)	-	-	-	-	(217,861)	(217,861)
以股權支付的補償(見薪酬報告第69頁)	-	5,918	-	5,918	-	5,918
股份獎勵之授出(附註22(b))	-	(4,981)	-	(4,981)	(68)	(5,049)
股份獎勵之失效(附註22(b))	-	79	-	79	-	79
於2023年12月31日	428,006	(7,625)	779,938	1,200,319	433,718	1,634,037
於2022年1月1日	313,375	(8,035)	779,938	1,085,278	649,850	1,735,128
全面收益						
股東應佔溢利	-	-	-	-	722,302	722,302
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易						
轉換可換股債券時發行的股份(附註22(a))	106,183	-	-	106,183	-	106,183
派付股息(附註9)	-	-	-	-	(716,196)	(716,196)
以股權支付的補償(見薪酬報告第69頁)	-	6,857	-	6,857	-	6,857
股份獎勵之授出(附註22(b))	-	482	-	482	(2,460)	(1,978)
於有限股份獎勵授出後發行的股份(附註22(b))	7,949	(8,093)	-	(144)	-	(144)
股份獎勵之失效(附註22(b))	-	148	-	148	-	148
於2022年12月31日	427,507	(8,641)	779,938	1,198,804	653,496	1,852,300

於本公司的財務報表內處理的股東應佔虧損為1,849,000美元(2022年：溢利722,302,000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84至119頁的綜合財務報表，包括：

- 於2023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，包括重大會計政策資料及其他解釋信息。

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2023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11及12。

於2023年12月31日，貴集團擁有一支價值分別為1,795,200,000美元及56,800,000美元的自有貨船船隊及使用權資產（「乾散貨船」）。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。

貴集團於2023年12月31日的資產淨值高於其市值。此被視為是潛在減值的跡象。管理層因此對貴集團的乾散貨船進行減值評估。

於進行這評估的過程時，貴集團繼續將乾散貨船分為三個現金產生單位。該三個現金產生單位分別為低於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。

管理層按資產的使用價值與扣除出售開支之公平值兩者中較高者釐定各現金產生單位的可收回金額。使用價值計算乃基於各現金產生單位的未來貼現現金流量而得出，當中涉及作出重大判斷及假設，包括預期僱用率、按期租合約對等基準的日均租金、服務成本、通脹率及採用於未來現金流的貼現率。乾散貨船的扣除出售開支之公平值乃主要基於獨立第三方估值師評估的貨船市值。

當資產的賬面值超過可收回金額時，就會確認減值。根據評估結果，於截至2023年12月31日止年度錄得減值16,000,000美元。

由於在釐定這些資產的可收回金額時涉及重大判斷及估計，故我們重點關注此項目。

我們的審計如何處理關鍵審計事項

我們通過評估所採用的估值方法，以評核管理層對該等現金產生單位的可收回金額所作的評估。

在使用價值模型方面，我們評估於使用價值模型中採用的未來貼現現金流量及其制定過程，包括與董事會批准的預算／最近期的管理層預測進行比較以及評估相關的假設，當中包括：

- 比較按期租合約對等基準的日均租金預測與歷來實際表現及外部行業預測；
- 比較營運開支通脹率及一般及行政管理開支通脹率與外部經濟預測；
- 比較服務成本與外部市場數據；
- 比較預測僱用率與歷來實際表現；
- 基於我們對業內所用貼現率及可比較機構的專業知識評估貼現率；
- 評估過往預算及預測的合理性，包括比較去年的使用價值模型所採用的預期僱用率、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採用的外聘估值師的水平、獨立性、能力和客觀性；
- 我們已接獲外聘估值師的估值報告，並與之討論有關的估值方法及關鍵假設；
- 我們亦已根據外部市場數據為基準衡量了估值師的估值。

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，2024年2月29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概要，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	2023年	2022年	2021年	2020年	2019年	
業績						
營業額	2,296,622	3,281,626	2,972,514	1,470,932	1,585,900	
稅息折舊及攤銷前溢利	347,185	935,131	889,858	184,736	230,704	
基本溢利／(虧損)	119,234	714,722	698,307	(19,444)	20,534	
股東應佔溢利／(虧損)	109,379	701,856	844,810	(208,228)	25,124	
資產負債表						
資產總額	2,432,462	2,648,685	2,745,432	2,189,527	2,394,235	
負債總額	(634,533)	(741,330)	(914,206)	(1,125,018)	(1,118,303)	
權益總額	1,797,929	1,907,355	1,831,226	1,064,509	1,275,932	
現金及存款總額 (借貸)／現金淨額	261,453 (38,947)	443,877 65,269	459,721 (128,435)	234,824 (629,061)	200,244 (662,907)	
現金流量						
經營	353,400	935,317	850,422	219,613	217,027	
投資	(61,166)	63,179	(334,001)	(92,114)	(143,900)	
其中購置物業、機器及設備	(252,072)	(84,718)	(224,483)	(102,031)	(183,984)	
融資	(389,728)	(949,128)	(433,027)	(101,572)	(202,146)	
現金及現金等價物淨變動	(97,494)	49,368	83,394	25,927	(129,019)	
其他數據						
每股基本盈利	美仙	2.10	13.93	17.90	(4.45)	0.55
每股股息	美仙	1.6	10.0	9.5	–	0.3
可供分派溢利派息率		75%	75%	54%	–	51%
每股經營業務產生的現金流	美仙	6.8	18.5	18.0	4.7	4.8
每股公司賬面淨值	美仙	34.2	36.3	38.0	22.2	27.1
年末收市價	港元	2.57	2.64	2.86	1.46	1.64
年末市值	千美元	1,731,300	1,781,600	1,764,800	902,000	993,000



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、新加坡、馬尼拉、伊洛伊洛、東京、墨爾本、杜拜、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

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2023年12月31日為5,263,823,056股

網址

www.pacificbasin.com



2023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/ar2023



歡迎使用網上意見表格
向我們提出建議

社交媒體渠道

Facebook、Twitter、LinkedIn、YouTube及微信



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

2023 年報



請掃描此處進入本公司網站

關注我們



製作：資本財經印刷有限公司



混合產品
源自負責任的
森林資源的紙張

FSC
www.fsc.org

FSC™ C132597

* 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