

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公布的内容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本公布全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

# 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)

## 截至2019年12月31日止年度 的全年業績公布

太平洋航運集團有限公司(「太平洋航運」或「本公司」)董事會(「董事會」)欣然公布本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)截至2019年12月31日止年度的業績如下：

### 業務摘要

#### 集團

- 我們錄得稅息折舊及攤銷前溢利230,700,000美元及淨溢利25,100,000美元
- 乾散貨運市場於2019年表現波動及疲弱，但相比大市我們的表現持續良好
- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的收入高於市場指數41%及24%
- 我們簽訂兩項循環信用貸款、償還及以更優惠利率發行新可換股債券及發行新股份以支付四艘貨船的部分代價，進一步改善我們的資產負債及流動資金狀況
- 我們於2019年末的流動資金達383,000,000美元，而淨負債比率為35% (借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率)
- 董事會建議派息每股2.1港仙

百萬美元	截至12月31日止年度	
	2019年	2018年
營業額	1,585.9	1,591.6
股東應佔溢利	25.1	72.3
基本溢利	20.5	72.0
稅息折舊及攤銷前溢利 <sup>#</sup>	230.7	215.8
每股基本盈利(港仙)	4.3	12.9
擬派每股末期及全年股息(港仙)	2.1/2.1	3.7/6.2

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

#### 船隊

- 我們於2019年內獲交付八艘現代化貨船及出售兩艘較舊的貨船，以及於2020年4月底前交付的三艘已購入及一艘已出售的貨船，我們的自有貨船船隊將增加至117艘
- 連同租賃貨船，我們整體平均營運一共229艘小靈便型及超靈便型乾散貨船
- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船於2020年的收租日數中，分別已有42%及60%按日均租金8,910美元及11,390美元(淨值)獲訂約
- 我們致力維持整體具競爭力的成本架構，貨船日均營運綜合開支為4,080美元

#### 我們的船隊(於2020年1月31日)

	自有 <sup>1,2</sup>	營運貨船		總計
		長期租賃	短期租賃 <sup>3</sup>	
 小靈便型	81	17	19	117
 超靈便型	34	6	41	81
 超巴拿馬型	1	1	0	2
總計	116	24	60	200

<sup>1</sup> 上述已包括一艘於2019年購買並已於2020年1月交付的貨船

<sup>2</sup> 另有兩艘已購入及一艘已出售，預期所有貨船將於2020年4月底前交付

<sup>3</sup> 於2020年1月營運的短期及與指數掛鈎的貨船平均數目

#### 展望

- 由於2019年新建貨船的交付與預計訂單數量大致相若，因此2019年貨船船隊增長較預期高。我們預計2020年上半年將持續有大量較大型貨船交付，而隨後貨船船隊淨增長將減少，尤其是我們分部。
- 大型貨船因裝置硫淨化器將繼續暫停營運數週，低硫燃料價格高企可降低最佳的航行速度，甚至減緩2020年及之後的供應增長。
- 2020年年初遇上季節性疲弱，加上因控制冠狀病毒疫情所採取措施減低中國進口貨物的需求及擾亂的物流運輸。事態發展難以預測，惟一旦疫情得到控制及中國經濟活動恢復，重拾需求及刺激經濟措施將可帶動市況造好。
- 整體小宗散貨的長期需求持續穩健，我們將繼續策略性地尋求購買優質二手貨船及出售較小型較舊貨船的機會。

# 主席報告

## 在充滿挑戰的市場中保持穩定業績

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

## 2019年股息

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

## 讓業務可持續發展的有效平台

### 穩健的商業模式及優越的船隊

我們具規模、統一設計、靈活可互換的船隊，讓我們經驗豐富的員工，為世界各地的商品客戶提供最可靠的貨運服務。憑藉我們船隊規模統一，輔以我們對貨船營運及貨物的專業知識，使我們能夠結合貨船及貨物實現高裝載率及高於市場指數的按租合約對等基準收入。

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

### 應對更大的環境法規挑戰

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

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

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

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

### 資歷深厚的董事會及強健管治

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

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

### 具競爭力的資本以及穩健的資產負債表和成本架構

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

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

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

## 國際級的業界商譽、卓越的團隊、明智的價值觀

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

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

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

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

## 積極應對香港及中國形勢的挑戰

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

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

## 強健的策略並已為未來作好準備

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

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

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

唐寶麟  
主席

香港，2020年2月27日

# 行政總裁報告

## 財務業績

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

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

## 需求受挫和船隊增長較預期高令市況波動

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

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

全球乾散貨船船隊整體淨增長為3.9%,比預期為高,2018年為2.9%。增幅乃由於新建造貨船交付與預計訂單數量罕有地大致相若,且下半年有較多貨船交付。加上近乎零的報廢量令船隊淨增長上升,導致第四季度的市場疲軟的表現。

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

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

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

## 各層面均具競爭力

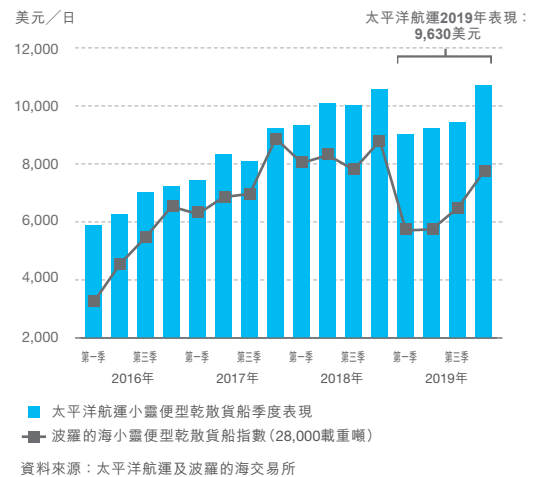
我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入分別為9,630美元及11,720美元(淨值),按年下跌4%,但較波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船指數仍分別高出41%及24%。

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

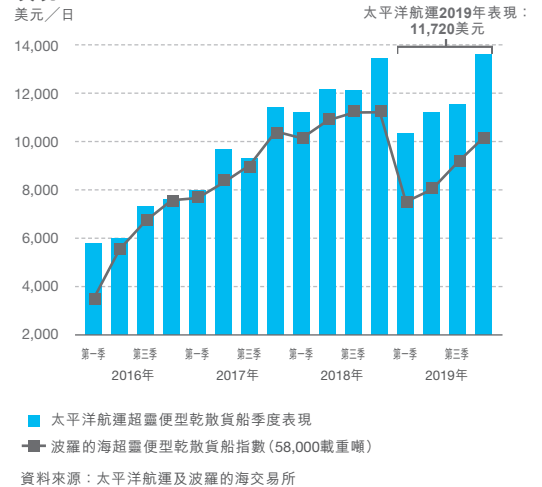
多年來不斷優化穩健商業模式支持著我們的盈利及成本競爭力。

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

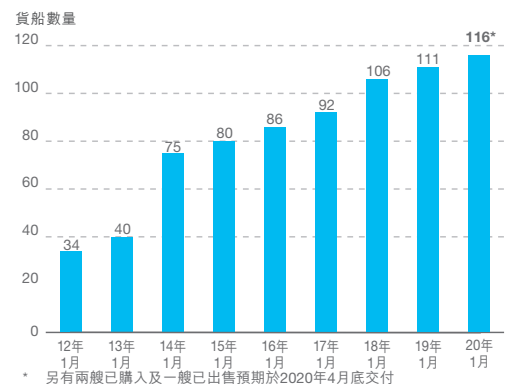
太平洋航運小靈便型乾散貨船按期租合約對等基準表現



太平洋航運超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準表現



太平洋航運自有乾散貨船船隊



## 落實執行船隊擴充策略

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

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

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

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

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

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

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

## 穩健的資產負債表及多樣化資金來源

年內，我們從多種途徑獲得外部融資，包括銀行貸款，發行股本及可換股債券。

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

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

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

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

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

## 環保法規影響貨船航速及投資決定

### 2020年全球硫排放上限

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

2020年初，不少貨船都因需使用價格較高的低硫燃料而減慢其最佳航行速度。

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

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

## 壓倉水管理

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

## 減碳及航運業的雄心目標

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

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

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

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

## 市場前景

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

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

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

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

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

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

儘管新建造貨船交付增多，尤其於年初，市場仍受惠於進一步低船隊效率。許多較大型貨船仍繼續因安裝硫淨化器需暫停營運，而全球大部分的乾散貨船（尤其是在我們的分部）都由於低硫燃料價格較高而日益減慢其最佳航行速度，我們在今年初已看到明顯減速的情況。這可紓緩於2020年之實際供應增長，其次，新環境法規的不確定性及新建造貨船與二手貨船之間價格差距將減少船東訂購新建造貨船之意慾。

## 已為未來作好準備

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

我們將繼續進行擴充及更新船隊的策略。

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

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

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

**Mats Berglund**  
行政總裁

香港，2020年2月27日

## 中期內可能影響市場的因素

### 機會

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

### 威脅

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

## 市場回顧

### 貨運市場概要

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

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

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

### 小宗散貨帶動需求

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

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

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

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

### 我們分部供求平衡較佳

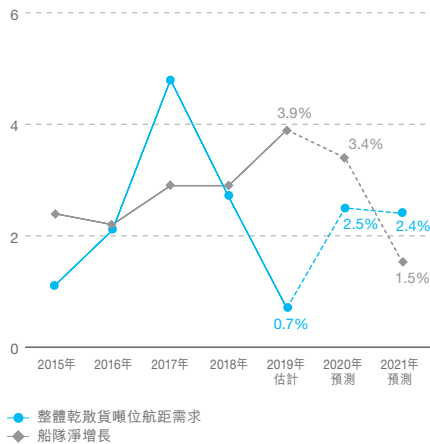
整體乾散貨運噸位航距需求年度變動

按年變動（十億噸位航距）



整體乾散貨船的需求與供應

%按年變動



6,830美元（淨值）↓ 17%

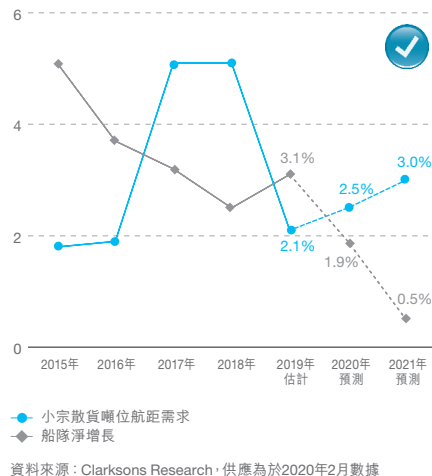
小靈便型乾散貨船  
2019年現貨市場日均租金

9,450美元（淨值）↓ 13%

超靈便型乾散貨船  
2019年現貨市場日均租金

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





## 2019年船隊淨增長較預期為高

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

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

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

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

## 貨船價值持續穩定





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

## 供應發展有利較小型貨船

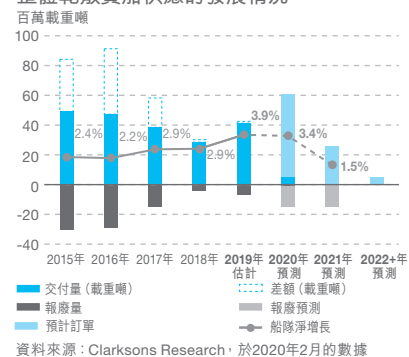
2019年新建造貨船訂單主要集中於較大型的巴拿馬及好望角型乾散貨船。小靈便型及超靈便型新建造貨船訂單增長輕微。現時小靈便型及超靈便型乾散貨船合併訂單量為5.8%，自1990年代末以來最低，遠低於巴拿馬及好望角型貨船合併訂單量的11.0%。

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

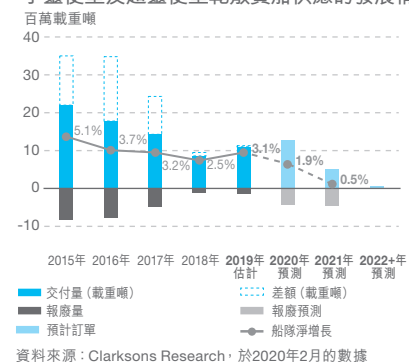
資料來源：Clarksons Research，於2020年2月1日的數據

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

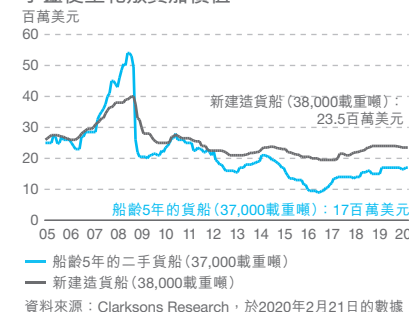
整體乾散貨船供應的發展情況



小靈便型及超靈便型乾散貨船供應的發展情況



小靈便型乾散貨船價值



## 我們的表現

在小宗散貨市場波動且整體疲弱的情況下，我們的業務錄得基本溢利20,500,000美元（2018年：基本溢利72,000,000美元）。此外，我們的日均租金較波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船現貨市場指數為高，並繼續有效地控制自有貨船的營運開支。

## 乾散貨船營運表現

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

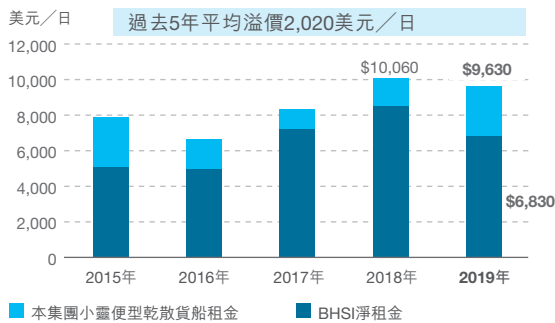
+/- 附註：於本報告的列表數據中，正數變動表示該項目的表現改善，而負數變動則表示該項目的表現轉差。

## 關鍵績效指標 KPI

### 租金表現與市場比較

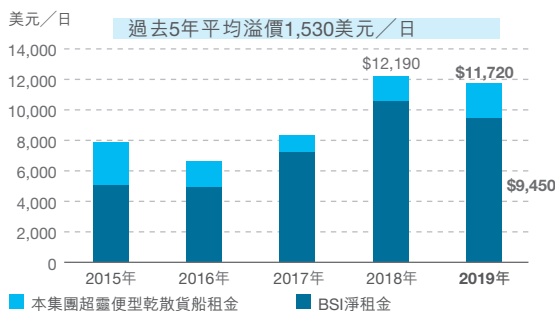
#### 小靈便型

**41%** 表現較市場優勝



#### 超靈便型

**24%** 表現較市場優勝

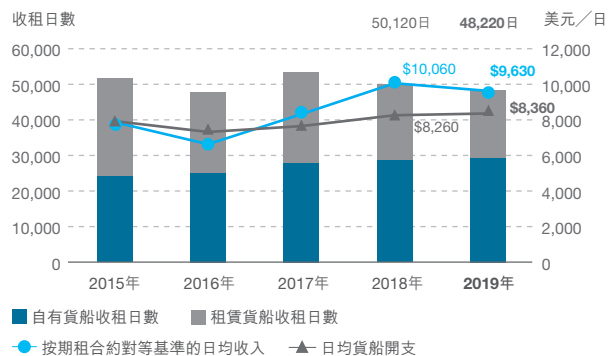


■ 我們於2019年的租金表現較市場現貨租金指數為高，反映我們船隊的規模及貨運訂約的價值，以及我們實現最佳貨運組合及為船隻與貨物配對得宜的能力，從而盡量提高貨船使用率及租金。

### 盈利能力

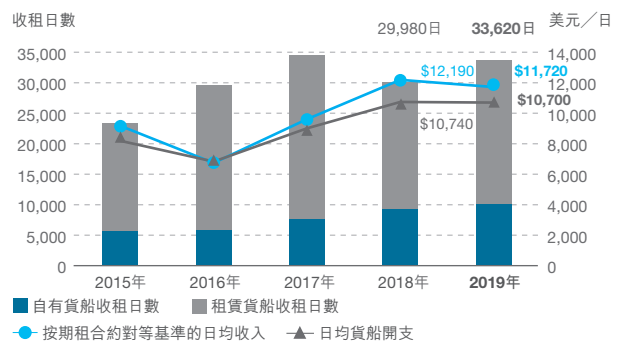
#### 小靈便型

**55.4百萬美元** 貢獻



#### 超靈便型

**23.1百萬美元** 貢獻

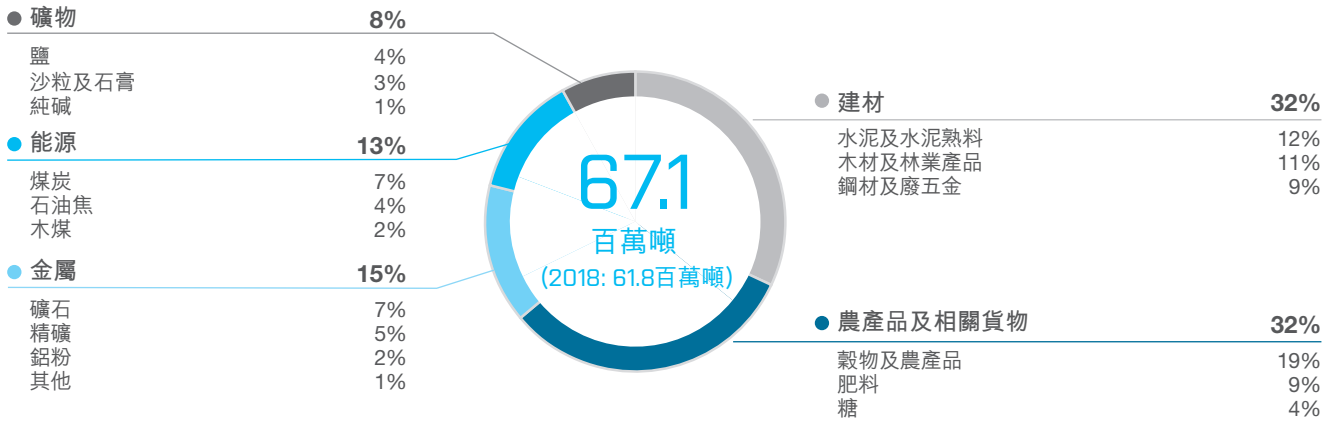


■ 我們的小靈便型乾散貨船的48,220收租日之日均租金為9,630美元及日均開支為8,360美元。

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

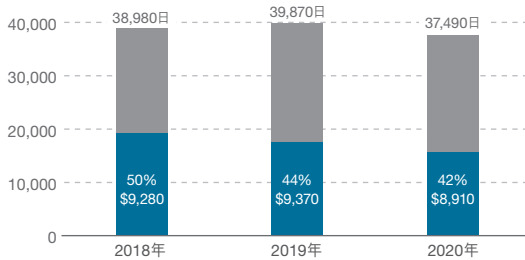
■ 儘管我們的租金表現較市場之現貨租金指數大為優勝及能有效控制成本，但整體市況波動及由於小宗散貨市場疲弱，我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船貢獻因此減少。

## 2019 年本集團乾散貨運量



### 未來租金及已訂合約 小靈便型

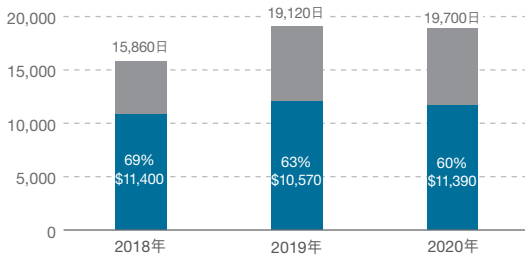
已訂約日數



■ 已訂約 ■ 未訂約  
美元/日，於2月中旬的數據

### 超靈便型

已訂約日數

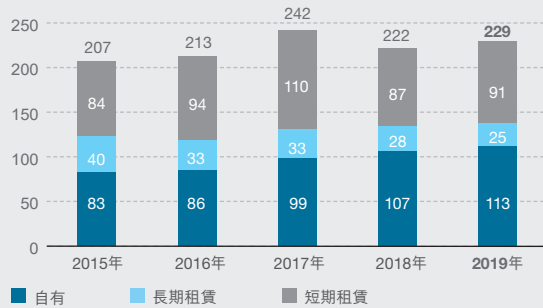


■ 已訂約 ■ 未訂約  
美元/日，於2月中旬的數據

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

### 太平洋航運船隊發展

年內營運的小靈便型及超靈便型貨船平均數目



- 截至2019年12月31日，我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船數目分別為81艘及33艘。
- 包括自有及租賃貨船，我們於2019年營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船平均數目分別為134艘及95艘，其貨船日數較去年同期分別減少4%及增加15%。此主要由於我們交還已到期的長期租賃小靈便型乾散貨船及擴充自有和租賃超靈便型乾散貨船船隊。
- 截至2020年4月底，若把我們已購買及出售但尚未交付的貨船計算在內，我們的小靈便型及超靈便型貨船數目將增至116艘，提高了自有貨船相對租賃貨船的比例，特別是超靈便型貨船。
- 除上述貨船外，我們另有一艘自有及一艘長期租賃的超巴拿馬型貨船，未有包括於上表。

## 日均貨船開支

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

### 自有貨船開支

**營運開支**—小靈便型及超靈便型乾散貨船日均營運開支增加6%，主要由於船員、維修及保養、壓倉水處理系統之運作及就遵守國際海事組織2020年硫排放上限進行之籌備工作的開支增加。憑藉有效的管理、良好的成本控制及規模效益(包括營運及採購效率)，日均營運開支仍然處於非常具競爭力的水平。

我們的小靈便型及超靈便型貨船的日均綜合營運開支為4,080美元(2018年：3,850美元)。

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

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

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

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

### 租賃貨船開支

#### 採納香港財務報告準則第16號「租賃」

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

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

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

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

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

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

### 一般及行政管理開支

我們經調整的一般及行政管理開支按每艘貨船基準有所下跌，但總額增加至61,200,000美元(2018年：59,800,000美元)，主要由於僱員相關開支增加。按所有貨船日數和一般及行政管理開支總額計算，每艘貨船日均開支減至730美元(2018年：740美元)，其中自有貨船及租賃貨船之日均開支分別為940美元及530美元(2018年：950美元及540美元)。

## 貨船承擔

### 貨船資本承擔

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

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

### 貨船租賃承擔

以下分析包括所有租賃貨船的未來租賃承擔。

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

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

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

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

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

若干長期租賃貨船或會按市場租金短期續租，惟仍繼續歸類為長期租賃。

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

# 資金

## 現金流及現金

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

作為本集團日常營運的一部分，財務部門積極管理本集團的現金及借貸，以確保於不同的船運週期皆具備充裕資金應付本集團的承擔及維持適當的流動資金水平。

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

本節的資料以香港財務報告準則第16號「租賃」的財務影響產生前呈列。

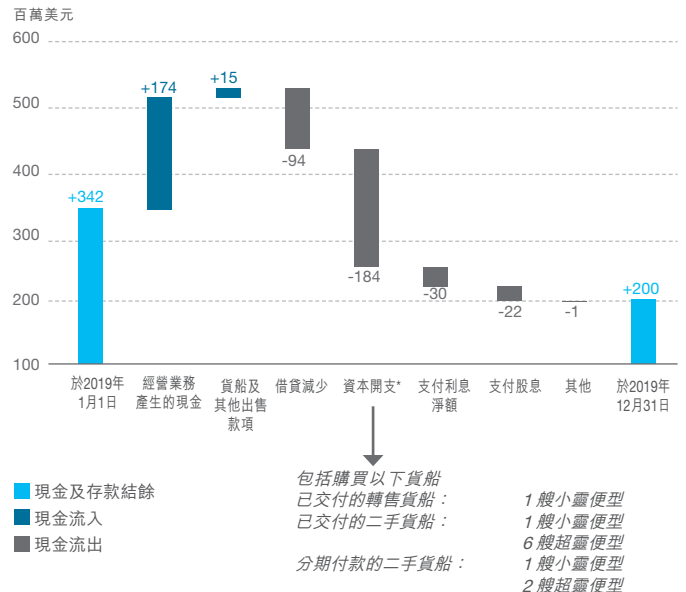
## 2019年主要發展

- 本集團經營業務的現金流入，包括所有長期及短期租賃開支，數額為173,900,000美元，2019年上半年為72,200,000美元及2018年全年為189,500,000美元。
- 於5月本集團新簽訂7年期115,000,000美元的循環信用銀團貸款，利率為倫敦銀行同業拆息加1.35%。
- 於11月本集團新簽訂無抵押的364天50,000,000美元的循環信用銀團貸款，利率為倫敦銀行同業拆息加0.75%。
- 於12月本集團新發行175,000,000美元年票息為3.0%、於2025年12月到期的有擔保可換股債券。
- 繼本集團就新增已承諾借貸中淨提用162,600,000美元連同來自新可換股債券的173,400,000美元所得款項淨額及淨償還304,600,000美元有抵押借貸及循環借貸及2021年到期的可換股債券125,000,000美元之後，未償還借貸於期內減少93,600,000美元。
- 期內，本集團支付184,000,000美元現金資本開支，包括：
  - (a) 合共支付94,200,000美元，以購入於2019年交付的一艘轉售新建造小靈便型乾散貨船、一艘二手小靈便型乾散貨船和六艘二手超靈便型乾散貨船，及於2020年初交付的一艘二手超靈便型乾散貨船，以及於2020年4月底到期交付的一艘超靈便型乾散貨船及一艘小靈便型乾散貨船；及
  - (b) 支付89,800,000美元入塢開支，其中包括壓倉水處理系統及硫淨化器的安裝。
- 除上述購買貨船的現金支出外，本集團向其中四艘貨船的賣方發行相當於38,700,000美元的新股份作為部分代價。

於2019年12月31日：

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

## 2019年集團現金的來源及其運用



\* 不包括以發行新股支付的38,700,000美元資本開支

## 現金及存款

流動及非流動的現金、存款及未償還借貸的分析如下：

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

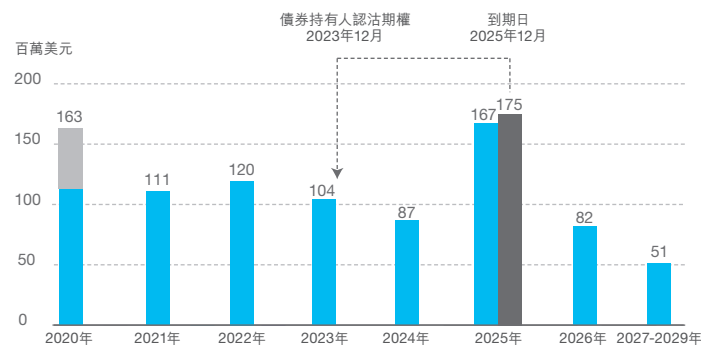
財務部門根據風險、回報及流動性的適度平衡，投資於各種金融產品以提高集團收益。現金、存款及投資產品存放於主要位於香港及新加坡的多家大型銀行。

於2019年12月31日，本集團持有的現金及存款包括197,800,000美元及相當於2,400,000美元的其他貨幣。該等現金及存款主要存放於為期三個月或以下的流動存款及儲蓄戶口，以維持集團的流動資金用作應付購買貨船的承擔及營運資金的需要。

年內，財務部門就本集團的現金獲取2.7%的回報率。

## 借貸及未提用的已承諾借貸融資額

### 借貸及未提用的已承諾借貸融資額遞減明細表



本集團的財務部門透過集團的資產負債表取得融資，以優化本集團的現金資源供應。本集團於2019年12月31日的借貸及未提用的已承諾借貸融資額，當中包括可換股債券的負債部分，總額為1,045,800,000美元 (2018年：961,100,000美元)，主要以美元為單位。

### 借貸及未提用的已承諾借貸融資額—885,100,000美元 (2018年：840,900,000美元)

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

未償還借貸減少主要由於本集團只提用部分已承諾借貸融資額。

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

於2019年12月31日：

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

損益表含義：

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

部分借貸為浮息借貸，但本集團透過訂立利率掉期合約管理此風險。

### 可換股債券負債部分—160,700,000美元 (2018年：120,200,000美元)

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

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

目前22,200,000美元已用於補充購買於2019年9月17日宣佈之收購四艘貨船交易中的兩艘貨船之現金代價，27,200,000美元將用於購買上述交易中另外兩艘貨船之現金代價及16,800,000美元用於購買一艘已於2020年初交付予本集團的二手超靈便型貨船。除此以外，預計約83,200,000美元將用作更多潛在貨船收購，而餘額則用作一般企業用途，包括但不限於貨船營運開支、貨船租賃、履行本集團的財務責任、辦公室行政開支以及貨船及非貨船設備開支。因此，發行新可換股債券的所得款項目前的擬用途並無變化。

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

損益表含義：

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

## 財務開支

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

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

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

本集團致力於其長期借貸的浮動及固定利率之間取得平衡，故因應利率週期，適時使用利率掉期合約，不時於兩者之間作出調整。年內，本集團的利率掉期合約均符合對沖會計法的現金流量對沖，該等利率掉期合約年內產生的已變現收入為500,000美元。於2019年12月31日，本集團的長期借貸中有74%(2018年：58%)按固定利率計算利息。假設所有循環借貸全數提用，本集團預期於2020年及2021年12月31日分別約60%及59%的現有長期借貸將按固定利率計算利息。



# 財務報表

## 集團表現分析

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

百萬美元	附註	2019年	2018年	變動*
營業額		<b>1,585.9</b>	1,591.6	-0%
燃料、港口開銷及其他航程開支		<b>(720.2)</b>	(710.5)	-1%
按期租合約對等基準的收入	1	<b>865.7</b>	881.1	-2%
自有貨船開支				
營運開支	2	<b>(167.4)</b>	(149.7)	-12%
折舊	3	<b>(127.5)</b>	(114.5)	-11%
財務開支淨額	4	<b>(32.2)</b>	(32.4)	+1%
租賃貨船開支				
非資本化租賃貨船開支	5	<b>(417.1)</b>	(451.4)	+8%
資本化租賃貨船開支	5	<b>(38.9)</b>	-	-100%
營運表現（未計管理開支）		<b>82.6</b>	133.1	-38%
經調整一般及行政管理開支總額	6	<b>(61.2)</b>	(59.8)	-2%
稅項及其他		<b>(0.9)</b>	(1.3)	+31%
基本溢利		<b>20.5</b>	72.0	-72%
未變現的衍生工具收入／（開支）	7	<b>7.8</b>	(11.7)	
出售貨船之虧損	8	<b>(5.1)</b>	(0.7)	
撥備之撥回		<b>1.9</b>	-	
有償契約撥備之撥回		-	12.7	
來自Muchalat投資的分派		-	1.6	
撇銷貸款安排費用		-	(1.6)	
股東應佔溢利		<b>25.1</b>	72.3	-65%
稅息折舊及攤銷前溢利	9	<b>230.7</b>	215.8	+7%
淨溢利率		<b>2%</b>	5%	-3%
平均股本回報率		<b>2%</b>	6%	-4%

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

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

### 附註

- 按年租合約對等基準的收入總額減少2%，反映年內市況轉弱。
- 隨著我們的自有船隊的擴充，總營運開支亦因此增加12%。
- 隨著我們的自有船隊的擴充及安裝壓倉水處理系統及硫淨化器產生的額外成本，我們的自有貨船折舊增加11%。
- 財務開支淨額大致上不變。
- 非資本化租賃貨船開支包括租賃期12個月或以下的短期租賃開支及租賃期超過12個月長期租賃的非租賃部分。資本化租賃貨船開支包括租賃期超過12個月長期租賃的資本化部分之使用權資產折舊及租賃負債利息開支。整體租賃貨船開支因年內市況轉弱而減少。2018年租賃貨船開支包括有償契約撥備之撥回。
- 經調整一般及行政管理開支總額包括一般及行政管理開支總額及其他物業、機器及設備的租賃負債利息。由於自有船隊擴充令僱員相關開支增加，導致一般及行政管理開支總額上升。
- 由於燃料價格大幅上升，導致產生燃料掉期合約的未變現衍生工具收入。
- 虧損涉及出售三艘較小、較舊的小靈便型乾散貨船，其中一艘將於2020年交付予新船東。
- 儘管乾散貨運市場轉弱，但稅息折舊及攤銷前溢利仍增加。此乃由於繼採納新會計準則——香港財務報告準則第16號「租賃」後，以折舊及利息開支取代原先計入稅息折舊及攤銷前溢利的租賃開支，從而帶來正面影響。

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

## 綜合損益表

	附註	截至12月31日止年度	
		2019年 千美元	2018年 千美元
營業額		1,585,900	1,591,564
服務開支		(1,513,427)	(1,507,705)
毛利		72,473	83,859
間接一般及行政管理開支		(6,040)	(6,003)
其他收入及收益		1,867	30,459
其他開支		(5,098)	(2,416)
財務收入		5,716	3,513
財務開支		(42,681)	(35,866)
除稅前溢利	4	26,237	73,546
稅項支出	5	(1,113)	(1,262)
股東應佔溢利		25,124	72,284
股東應佔溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	7(a)	0.55	1.64
每股攤薄盈利	7(b)	0.54	1.61

## 綜合全面收益表

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

## 綜合資產負債表

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

附註：

## 1. 一般資料及編製基準

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。

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

## 2. 採納新訂之香港財務報告準則

除採納的新訂準則 — 香港財務報告準則第16號「租賃」外，本集團所採納之其他會計政策與截至2018年12月31日止年度之年度財務報表所採納的一致。

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

採納此準則的影響及過渡分別於下列附註(a)及(b)披露。於本會計期間生效之其他新訂準則對本集團的會計政策並無任何影響，毋須作出任何調整。

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

### (a) 對財務報表的影響

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

#### 損益表

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

資產負債表(摘錄)

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

現金流量表(摘錄)

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

(b) 採納香港財務報告準則第16號「租賃」的過渡

本集團自2019年1月1日起已運用經修訂追溯法採納香港財務報告準則第16號「租賃」，並未重述比較數字，而將累計影響確認為2019年1月1日保留溢利期初結餘的調整。下文載列2019年期初結餘的重述影響。不受有關變動影響之項目並不包括在內。

資產負債表(摘錄)

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

### 3. 營業額及分部資料

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

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

### 4. 除稅前溢利

除稅前溢利已扣除／（計入）下列各項後列示：

千美元	2019年	2018年
所耗燃料	381,418	382,706
港口開銷及其他航程開支	338,895	337,609
折舊		
– 自有貨船	127,477	114,537
– 其他物業、機器及設備	1,857	1,798
– 使用權資產	36,576	–
借貸利息		
– 銀行貸款	31,684	26,343
– 可換股債券	3,796	6,534
– 其他借貸	1,925	2,154
租賃負債利息		
– 貨船	4,243	–
– 其他物業、機器及設備	779	–
燃料掉期合約淨(收益)／虧損	(7,954)	1,796
貨船減值虧損撥備	1,513	705
出售物業、機器及設備虧損	3,392	37
出售持作出售資產虧損	174	–
動用及撥回有償契約撥備	–	(28,846)

### 5. 稅項

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

自損益表扣除的稅項為：

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

### 6. 股息

	2019年			2018年		
	每股港仙	每股美仙	千美元	每股港仙	每股美仙	千美元
中期股息	–	–	–	2.5	0.3	14,315
擬派末期股息 (a)	2.1	0.3	12,710	3.7	0.5	21,825
年內股息總額	2.1	0.3	12,710	6.2	0.8	36,140
年內派付股息(b)	3.7	0.5	21,825	2.5	0.3	14,315

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

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

## 7. 每股盈利

### (a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按本集團的股東應佔溢利除以年內已發行普通股(但不包括本公司之2013年股份獎勵計劃(「股份獎勵計劃」)之受託人所持的股份及未歸屬有限制股份)的加權平均數所計算。

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

### (b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按本集團的股東應佔溢利除以就具攤薄性的可換股債券及未歸屬有限制股份所產生的潛在攤薄普通股的數目作出調整後的年內已發行普通股(但不包括本公司股份獎勵計劃之受託人所持的股份)的加權平均數所計算。

		2019年	2018年
股東應佔溢利	(千美元)	25,124	72,284
已發行普通股的加權平均數	(千股)	4,566,145	4,397,925
就未歸屬有限制股份於計算每股攤薄盈利的調整	(千股)	90,174	84,222
每股攤薄盈利的普通股加權平均數	(千股)	4,656,319	4,482,147
每股攤薄盈利	(美仙)	0.54	1.61
相等於	(港仙)	4.23	12.64

## 8. 應收貿易賬款及其他應收款項

應收貿易賬款及其他應收款項包括應收貿易賬款淨額，其按發票日期計算的賬齡如下：

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

## 9. 應付貿易賬款及其他應付款項

應付貿易賬款及其他應付款項包括應付貿易賬款，其按到期日計算的賬齡如下：

千美元	2019年	2018年
30日或以下	56,963	49,930
31 – 60日	451	1,125
61 – 90日	275	157
90日以上	3,719	3,318
	61,408	54,530

## 購買、出售或贖回證券

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

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

## 董事進行的證券交易

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

董事會在作出具體查詢後確認，董事於年內已全面遵守標準守則及其操守守則所載列有關董事進行證券交易的規定標準。

## 高級管理層及僱員進行的證券交易

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

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

## 遵守企業管治守則

本集團全年均有全面遵守上市規則附錄十四所載之企業管治守則內的所有守則條文。

## 審核委員會及核數師審閱

本公司的審核委員會已審閱此份本公司截至2019年12月31日止年度的全年業績公布及年報。

本集團的核數師，羅兵咸永道會計師事務所已就本集團的業績公布內有關本集團截至2019年12月31日止年度的綜合資產負債表、綜合損益表、綜合全面收益表及相關附註所列數字與本集團該年度的草擬綜合財務報表所列載數額核對一致。羅兵咸永道會計師事務所就此執行的工作不構成根據香港會計師公會頒布的香港審計準則(Hong Kong Standards on Auditing)、香港審閱聘用準則(Hong Kong Standards on Review Engagements)或香港核證聘用準則(Hong Kong Standards on Assurance Engagements)而進行的核證聘用，因此羅兵咸永道會計師事務所並未對此業績公布發出任何核證。

## 末期股息及暫停辦理股份過戶登記手續

董事會建議就截至2019年12月31日止年度派付末期股息每股2.1港仙，倘有關股息建議獲股東於本公司2020年股東週年大會上批准，則預期將於2020年5月5日或前後派付予於2020年4月21日名列本公司股東名冊之股東。

本公司股東名冊將於2020年4月21日當天暫停辦理股份過戶登記手續。所有股份過戶文件連同有關股票須於2020年4月20日下午4時30分前遞交本公司的香港股份過戶登記分處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室，方有資格獲派建議末期股息。末期股息之除息日將為2020年4月17日。

## 年報及在聯交所網站的資料披露

此份全年業績公布載有上市規則附錄十六第45(1)至45(9)段規定的所有資料，並已於聯交所網站www.hkexnews.hk及本公司網站www.pacificbasin.com登載。

本公司的2019年年度年報將在不遲於2020年3月10日或前後寄發予選擇收取印刷本之股東當日，在本公司網站www.pacificbasin.com登載。

## 董事

於本公布日期，本公司之董事為：

執行董事：

唐寶麟、Mats Henrik Berglund及Peter Schulz。

獨立非執行董事：

Patrick Blackwell Paul、Robert Charles Nicholson、Alasdair George Morrison、Daniel Rochfort Bradshaw、Irene Waage Basili、Stanley Hutter Ryan及Kirsi Kyllikki Tikka。

註：本業績公布之中英文版如有歧義，概以英文版為準。