

## 新聞稿

### 太平洋航運公布 2019 年全年業績

在充滿挑戰的市場中保持穩定業績，我們錄得淨溢利 25,100,000 美元

我們的業績受惠於持續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

董事會建議派付末期股息每股 2.1 港仙

香港，2020 年 2 月 27 日 — 太平洋航運集團有限公司（「太平洋航運」或「本公司」；股份代號：2343）為全球具領導地位的乾散貨船集團之一，今天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。

太平洋航運行政總裁 Mats Berglund 表示：

「我們於 2019 年錄得淨溢利 25,100,000 美元、基本溢利 20,500,000 美元及稅息折舊攤銷前溢利 230,700,000 美元。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。董事會建議派付 2019 年股息每股 2.1 港仙，與我們的股息政策相符。

與我們擴充及更新船隊的策略一致，於 2019 年我們獲交付八艘現代化二手貨船（六艘超靈便型及兩艘小靈便型乾散貨船）並出售兩艘較舊較小型的小靈便型乾散貨船。此外，預期於 2020 年 4 月底完成交付承諾購買的另外兩艘超靈便型及一艘小靈便型乾散貨船，以及一艘承諾出售的小靈便型乾散貨船，屆時我們自有船隊的數目將增至 117 艘。

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，這些措施進一步改善我們的資產負債及資產流動狀況，於 2019 年年末的流動資金為 383,000,000 美元。

展望 2020 年，農曆新年期間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。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的推動下將可帶動市況反彈。2020 年始已充滿挑戰，並將會是持續波動的一年。但正如我們過去的表現，太平洋航運具足夠的能力應對市場的波動。」

#### 財務摘要

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。

#### 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



## 業務概述

### 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，令我們的自有貨船可享具競爭力的成本架構及達至收支平衡水平。

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。

### 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相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。

2020年初，我們自有船隊的數目將增至117艘。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。

我們長期租賃貨船的數目持續減少，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

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%。

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。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。

以上措施加強我們已具競爭力的貨船收支平衡水平、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，並進一步提高我們的財務狀況及流動資金狀況，以便支持我們策略性地擴充及更新自有的超靈便型及小靈便型乾散貨船船隊。

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，相等於截至年底借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率35%。

### 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。與全球大部分乾散貨船做法一致，約85%的太平洋航運貨船(包括租賃貨船)會使用低硫燃料。由於我們早已做好充分準備，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。

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。

## 展望及定位

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。

隨著第一階段貿易協定，中美之間的緊張關係稍緩，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。

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（尤其是在我們的部分）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。

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。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，因此我們避免購買新建造貨船。

我們支持國際海事組織進取的溫室氣體減排目標，符合國際海事組織要求的新技術還需時發展，而我們已亦加盟了「零排放聯盟」以支持該發展。

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

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伙伴尋求運載具吸引力的貨物的商機。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。

## 關於太平洋航運

太平洋航運 ( [www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com) ) 乃具全球領導地位的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船東和營運商之一。於2020年1月31日，本公司營運逾 200 艘乾散貨船，當中 116 艘為自有貨船，其餘為租賃貨船。本集團總部設於香港並於香港上市，聘用逾 3,900 名船員及 345 名於12間分布全球主要地區的辦事處的岸上員工，為超過 500 家客戶提供優質服務。

如欲瞭解更多詳情，請聯絡：

太平洋航運集團有限公司

劉瑞琦

電話: +852 2233 7054

手提: +852 9843 6557

電郵: [elau@pacificbasin.com](mailto:elau@pacificbasin.com)



人才培訓大獎

## 綜合損益表

	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	26,237	73,546
稅項支出	(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	0.55 美仙	1.64 美仙
每股攤薄盈利	0.54 美仙	1.61 美仙

## 綜合資產負債表

	於 12 月 31 日	
	2019 年(千美元)	2018 年(千美元)
<b>資產</b>		
<b>非流動資產</b>		
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	25,487	8,900
有限制銀行存款	51	58
	2,007,360	1,843,631
<b>流動資產</b>		
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	82,714	88,679
現金及存款	200,193	341,744
	386,875	522,575
<b>資產總額</b>	<b>2,394,235</b>	<b>2,366,206</b>
<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>	<b>1,231,209</b>
<b>負債</b>		
<b>非流動負債</b>		
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	2,123	5,537
	805,084	752,826
<b>流動負債</b>		
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	143,949	150,559
應付稅項	1,146	522
	313,219	382,171
<b>負債總額</b>	<b>1,118,303</b>	<b>1,134,997</b>