

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2017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2017年12月31日止年度的業績如下：

業務摘要

集團

- 乾散貨運市場顯著改善，我們於2017年錄得大幅提升正面業績淨額
- 我們錄得3,600,000美元淨溢利及133,800,000美元的稅息折舊及攤銷前溢利，較去年分別上升90,000,000美元及111,000,000美元
- 我們的小靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入按年上升25%及較市場指數高出15%
- 我們已獲交付最後的新建造貨船並重新開始物色購買二手貨船
- 我們以創新的形式結合發行股份與私募配售，為船隊增添五艘現代化貨船，同時進一步鞏固我們的資產負債表
- 我們年末持有的現金為245,000,000美元，淨負債比率為35%
- 我們已於年結前全數提取餘下的長期日本出口信用融資及其他承諾融資

船隊

- 最後的七艘新建造貨船已於上半年獲交付
- 我們在資產價值仍處於歷史性低位下購買了八艘現代化貨船
- 我們營運中的自有船隊數目於年末擴增至105艘，還有一艘貨船於2018年年初加入
- 我們繼續利用一般能於整個市場週期中獲取利潤的短期租賃貨船補足我們的核心船隊
- 我們於2017年整體平均運營241艘乾散貨船(包括租賃貨船)
- 於2018年的小靈便型乾散貨船收租日中，50%已按日均租金9,280美元(淨值)獲訂約，而69%的超靈便型乾散貨船收租日中亦已按日均租金11,400美元(淨值)獲訂約
- 我們主要透過規模效益及良好的成本控制，進一步減低自有貨船的營運開支至每日的3,840美元




展望及定位

- 整體市況自2016年初有所改善，令人鼓舞，基本供求狀況現時也更趨正面
- 儘管復甦之路有些波動，我們仍對市況的持續改善抱謹慎樂觀的態度
- 正面的環球經濟及商品需求前景、及減少新建造貨船交付對乾散貨市場中期有利，但中國可能減少煤炭及礦石進口、過量新貨船訂單及較快的貨船航行速度均構成威脅
- 我們的穩健現金及淨負債比率有助我們抓緊機遇並成為可信賴的貨運合作夥伴
- 我們將繼續於價格仍處於歷史低位時尋求優質二手貨船收購機會
- 我們不擬於中期內訂購新建造貨船，並將密切留意科技及監管的发展

百萬美元	截至12月31日止年度	
	2017年	2016年
營業額	1,488.0	1,087.4
稅息折舊及攤銷前溢利 [#]	133.8	22.8
基本溢利/(虧損)	2.2	(87.7)
股東應佔溢利/(虧損)	3.6	(86.5)
每股基本盈利(港仙)	0.7	(20.4)
擬派每股末期及全年股息(港仙)	-	-

[#] 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，不包括折舊及攤銷、匯兌差額、以股權支付的補償、燃料掉期合約之未變現收支淨額、貨運期貨協議之未變現收支淨額、已動用之有價契約撥備及租賃開支扣減之調整。

本集團船隊 - 222艘 (於2018年1月31日)

	營運貨船		總計
	自有	租賃	
小靈便型 	80	59	139
超靈便型 	25	56	81
超巴拿馬型 	1	1	2
總計	106	116	222

主席報告

乾散貨運行業好轉的一年

乾散貨運行業於2017年相比歷史低位的2016年有著明顯改善。跟乾散貨運市場回復持續穩健的貨運租金相比，仍有一段距離，但目前供需平衡狀況已趨正面。儘管復甦之路有些波動，我們仍對市場的持續改善抱謹慎樂觀的態度。

市場狀況改善，加上我們在貨船租金表現持續較市場優勝，使太平洋航運的經營現金流量顯著增加，並自2013年以來首次錄得溢利。

我們於2017年的若干積極舉措及發展，預期有助本公司於2018年及日後的業務，從而提升我們的地位及在未來改善的市況中出現的商機。

讓業務可持續發展的有效平台

我們已獲交付最後一批自有的新建造貨船，並購買了數艘高質素現代化貨船，以進一步提升我們領先世界的小宗散貨船隊。我們具規模，統一設計靈活可互換的貨船船隊，讓我們位於全球十二個辦事處的團隊均可為世界各地客戶提供最可靠的貨運服務，同時透過為我們的船隻與貨物有效配對的能力，實現高裝載率及表現優於市場指數的按期租合約對等基準收入。

我們已完成退出拖船業務，在巴西開設了辦事處，把香港總部搬遷至一個更佳及更具成本效益的辦事處，並推出新的綜合貨船管理軟件。我們還以創新的形式進行集資活動(包括代價股份及透過私募配售籌集資金)購買五艘貨船，並同時提高我們的經營現金流及資產負債表實力。以上措施均會在Mats Berglund的行政總裁報告中加以詳述。

我們的措施有助於維持穩健的資產負債表。於2017年12月31日的現金及存款總額為245,000,000美元，淨負債比率為35%(淨債務除以我們自有貨船之賬面淨值)。重大減省開支措施有助進一步降低我們的貨船日均營運開支，並提高我們的效率，強化我們在未來日益改善的市場中取得成功的基礎。

我們於2017年再度奪得多個獎項，足證我們以客為先的服務、技術管理、企業管治及投資者關係方面的卓越成就，特別是我們榮獲Lloyd's List Global Awards頒發的年度公司大獎，表彰我們在艱難的市場環境下之優異表現及穩健的資產負債表、高水平的客戶滿意度、以及創新的融資。

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，並不斷尋求提升質素及效率的方法。在任何市況下都堅守我們的企業使命及價值 – 如專注忠誠及團隊精神、以客為先及提供解決方案、迅速的應對和高度的可靠性、安全與關顧，以及具誠信和責任感 – 這都是維持集團業務的長遠可持續性的關鍵。

股息

鑒於2017年僅錄得輕微溢利，董事會建議不派發2017年股息(2016年：無)。然而，當我們的溢利回復一定水平後，我們會繼續以派出不少於年度應佔溢利(不包括出售收益)的50%為目標。

董事會變動

Chanakya Kocherla及Andrew Broomhead分別於2017年4月及8月退任執行董事及各自分別擔任的首席技術總監及首席財務總監職位。自此，我們的技術及貨船管理部由技術部董事領導，而Peter Schulz於8月加盟本公司出任首席財務總監一職以及本公司執行委員會的成員。

本公司董事會目前由兩名執行董事及六名獨立非執行董事組成，並具有廣泛的商業、策略、營運、法律、財務及會計經驗，以及深厚的航運及商品專業知識。本人謹此感謝董事會對本公司監察各方面事務作出的寶貴貢獻。

我們奉行高度的企業管治，包括建立健全的內部監控，並對所有持份者給予高透明度及問責，這些措施持續支持我們業務的各部分，並旨在加強持份者對太平洋航運作為合作伙伴及作出投資的信心。本人感謝所有持份者對本公司的寶貴支持。

唐寶麟
主席

香港，2018年2月28日

行政總裁報告

財務業績

乾散貨運市場在經歷2016年的歷史低位後，市況於2017年有顯著改善，加上我們的高裝載率及具競爭力的成本架構，使我們的業績得到大幅改善，並錄得淨溢利。

我們於2017年錄得淨溢利3,600,000美元(2016年：淨虧損86,500,000美元)及稅息折舊攤銷前溢利133,800,000美元(2016年：22,800,000美元)。每股基本盈利為正0.7港仙。

表現概況

市況已好轉但仍具挑戰

2017年貨運市場指數的季節性走勢與2016年相若，但水平明顯較高。市況改善主要由需求帶動，大部分乾散貨物的海運貿易均有明顯增長。

中國工業活動增加使煤炭及鐵礦石的進口量錄得強勁增長，而對我們最為重要的小宗散貨貿易亦有所增長。全球穀物貿易增長超過預期，主要由於南美洲穀物出口量創歷史新高。貨運航距增加亦為全球乾散貨物海運的噸位航距需求增長帶來支持，Clarksons Research估計2017年的增長為5.1%。

整體市場盈利環境改善令報廢量大幅下降，加上新建造貨船交付，全球乾散貨船船隊淨增長為3.0%及小靈便型和超靈便型乾散貨船船隊合共淨增長為3.6%。

儘管市況漸趨明朗，但2017年大部分時間卻充滿挑戰，平均全年貨船租金處於歷史低位。

太平洋航運表現優勝

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8,320美元及9,610美元(淨值)，較波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船指數分別高出15%及8%。

我們擁有經驗豐富的團隊、環球辦事處網絡、強大的貨運支援及龐大的優質可互換貨船，實現最佳的船隻與貨運組合，從而達至最高的使用率，以上均為我們按期租合約對等基準的日均收入溢價及經營利潤提供推動力。

積極措施

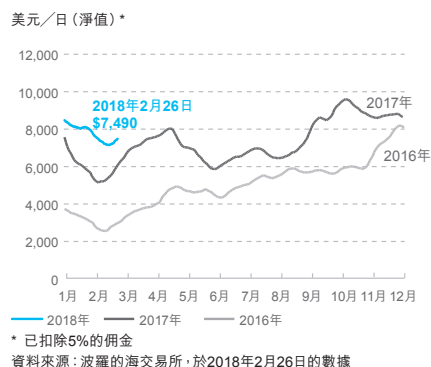
於2017年上半年，隨著七艘配備現代化節能設計的新建造自有貨船(我們於2013年訂造)交付至我們的船隊後，我們的新建造貨船項目已告完成。我們以歷史上仍較低的價格購買了兩艘高質素的二手小靈便型乾散貨船。我們出售了一艘較舊、較小的超靈便型乾散貨船，並以具吸引力的價格購買一艘設計更精良及船齡較淺的二手超靈便型乾散貨船。

我們於8月承諾購入五艘現代化高效乾散貨船，並透過：(一)向賣方發行新的太平洋航運股份，(二)配售股份籌集的現金，及(三)從現有現金資源的形式籌集資金以支付代價。是項創新交易使我們能即時以股權融資，並提升我們的經營現金流、稅息折舊攤銷前溢利及資產負債表。五艘貨船中的四艘已於年底前交付至我們的船隊，而第五艘亦已於2018年1月交付。

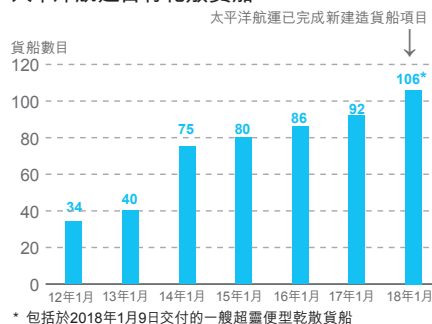
這些最新船舶購置已將我們現役自有船隊增至106艘貨船，提高了自有貨船對租賃貨船(特別是超靈便型乾散貨船)的比例，從而降低了我們自有貨船的日均收支平衡水平。

自2012年我們重新專注乾散貨船業務及退出非核心業務以來，我們積極擴充船隊，自有船隊至今已擴大超過三倍。我們於2017年全年平均經營241艘貨船，目前經營約220艘貨船(包括租賃貨船)。

2016年至2018年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金表現



太平洋航運自有乾散貨船



我們已於2017年第三季度完成出售最後一艘拖船，從而完成退出非核心的拖船業務。

我們於里約熱內盧新設的辦事處自2017年初設立以來，已協助拓展寶貴的新業務，為我們取得更多貨源及支援我們位於南美東岸的眾多客戶，同時亦使我們能於大西洋各地區提供更全面服務。

於五月，我們的香港總部已搬遷至距離香港中央商業區約15分鐘車程的黃竹坑。這為我們帶來充滿活力、協同及高效率的工作環境，其租金成本亦較低。

我們繼續投資於先進系統，現時使用的新綜合貨船管理軟件，乃是我們重點的發展之項目。

於八月，太平洋航運股份成為深港通計劃下南向交易的合資格股份，並於九月起生效，這有助增強我們於中國內地資本市場的知名度。我們希望此舉長遠來說令我們的股份更受關注及提高交易流通量。

於九月，太平洋航運榮獲Lloyd's List Global Awards頒發的「年度公司大獎」。獲得世界最佳航運公司稱號是極大的榮譽，亦是對海上及岸上員工的高度認可，彼等的共同努力使我們朝著成為客戶及其他持份者首選合作夥伴的使命砥礪前行。

流動資金及資產負債表

隨著我們全數支付最後一批新建造貨船並獲交付後，不計入2018年1月加入我們船隊的一艘轉售貨船，我們於2017年12月31日的現金及存款為245,000,000美元。我們已於該等新建造貨船交付後，提用餘下的長期日本出口信用融資及其他已承諾融資，帶來借貸淨額636,000,000美元，相當於我們自有貨船年末賬面淨值的35%。在支付於一月交付的貨船後，我們擁有10艘未被抵押的貨船。

我們穩健的資產負債狀況及強大的公司實力，加上健全的業務模式及往績，使我們脫穎而出，成為客戶、融資提供者，及其他持份者的首選、穩健、可靠及安全的夥伴。

策略及定位

已就持續逐步復甦的市場作好準備

整體市況自2016年初起有所改善，令人鼓舞，基本供求狀況現時也更趨正面。儘管復甦之路有些波動，我們仍對市場持續復甦持謹慎樂觀態度。

預期全球國內生產總值(GDP)的理想增長推動乾散貨需求上升，且預期新建造貨船與二手貨船價格差距繼續擴大以及船隻設計因新法規的不確定影響，將導致業內許多船東不願意訂購新建造貨船，從而限制供應。

2017年噸位航距需求增長率為5.1%，較預期為高。即使2018年增長放緩，我們預期其增長仍將超過供應增長，從而有助供求進一步的平衡。

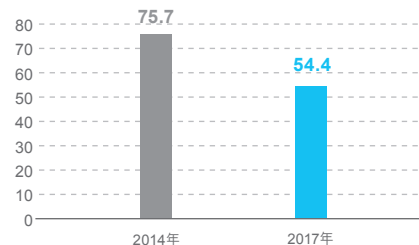
潛在負面的因素包括中國難以預測的煤炭進口量可能減少，供應方面則包括過多的新建造貨船訂單及船隻航行速度加快的風險。為使市場進一步改善，市場需要持續增加的商品需求、更多高船齡及設計落後的船隻報廢及更少新建造貨船訂單。

在不影響保養或安全的前提下，我們進一步降低成本。雖然我們正在營運更大的船隊，但主要透過規模效益及其他效益，令我們的日均貨船營運開支自2014年起逐步減少12%至2017年的3,840美元，同期我們亦將一般及行政管理開支總額降低28%至54,000,000美元。

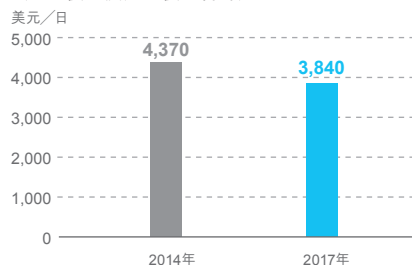
這有助我們將自有小靈便型及超靈便型乾散貨船在計入一般及行政管理開支後的收支平衡水平分別降至現時每日約8,300美元及9,100美元。

我們已就日益復甦的市場作好準備，根據我們的現有船隊及承擔，若我們年度平均按期租合約對等基準的日均收入變動1,000美元，預期將令我們全年的淨溢利變動約35,000,000美元至40,000,000美元。

年度集團一般及行政管理開支
百萬美元



日均貨船營運開支
(小靈便型及超靈便型合計)



我們穩健的現金及淨負債比率有助我們把握商機加以擴充業務及成為可信賴的貨運合作夥伴。我們將繼續於價格仍處於歷史低位時尋求優質二手貨船收購機會，進而實現合理的收支平衡水平及縮短投資回報期。

我們計劃於中期內不訂購新建造貨船，並將密切觀察技術及法規發展。現有全球船隊仍可透過提高航行速度產生額外潛在運力，故此市場並不需要更多新建造貨船。我們作為船東需要一個更加合理的盈利水平。此外，現時訂購的新建造貨船在效率上不及一艘高質素的日本建造二手貨船。礙於市場上各種不確定性，我們認為目前訂購新建造貨船會有較高的風險及較長的投資回報期。該等不確定性包括：

- (i) 如何自2020年起以最佳方式遵守全球硫排放上限的規定；
- (ii) 安裝哪一種壓倉水處理系統；
- (iii) 關於未來燃料價格、種類及供應的問題；
- (iv) 有關氮氧化物及二氧化碳排放等的潛在新增法規；及
- (v) 長遠而言更快速及可能更多重大技術發展。

以上不明朗因素，具吸引力的二手貨船價格及自2019年起將期租合約資本化的新會計準則的要求，均會減低業內訂購新建造貨船的意慾。

我們歡迎更嚴格的環境監管法規，但我們不認為硫淨化器在技術或環境保護方面是有效的解決方案，然而我們更傾向於全球強制使用更潔淨燃料，從而建立一個公平有效率的營商及運作環境。全球採用低硫燃料的另一影響是提高成本，減低貨船加快航速的意欲，有助減少排放以及改善供求平衡。

對壓倉水處理系統的額外資本開支投資（及有可能對硫淨化器的潛在投資）及低硫燃料的更高成本將嚴重不利最舊及性能最落後的貨船，很有可能促使該等船隻報廢。

總括而言，我們相信該等新法規將對供求平衡帶來正面支持，令擁有規模更大的優質船隊、實力更雄厚的公司受益，因其在實踐及經濟上更能適應及應對規例要求。

我們將繼續專注於全球領先的小靈便型及超靈便型乾散貨船業務。為此，我們的策略是透過我們的業務模式，成為最佳營運商，並盡量提高貨船使用率及按期租合約對等基準的收入。小宗散貨貨運的需求在地域、貨物及客戶方面較為多元化，加上我們龐大的可互換貨船船隊及全球辦事處網絡，可讓貨運組合達到更高的裝載率。這正是我們能優於大市租金表現的價值及策略。

我們擁有強健的業務模式、經驗豐富的員工、優質的船隊及穩健的資產負債表，可使我們順利過渡正在復甦的市場，並從中受惠。

我們藉此感激所有持份者的鼎力支持。

Mats Berglund
行政總裁

乾散貨運前景

中期內的可能市場因素

機會

- 中國及其他國家強勁的行業增長及基礎設施投資增加對乾散貨運的需求
- 所有主要經濟領域呈現積極而廣泛的增長前景
- 轉向肉類飲食大幅增加用作動物飼料的穀類的持續需求
- 中國環保政策促使資源由國內轉至進口供應
- 新建造貨船的交付量於中期下降及新建造貨船訂單持續偏低及訂單量減少
- 環境法規促使更多船隻報廢
- 燃油價格上升週期令船隻以較慢速度航行，導致供應減少

威脅

- 中國工業增長及投資放緩打擊對乾散貨運的需求
- 中國環保政策促使增加轉用可再生能源，因而可能影響煤炭進口
- 保護主義興起，提倡以國內生產產品取代外國進口產品，對貿易不利
- 倘新建造貨船與二手貨船的價格差距收窄，可能導致過量新貨船訂單
- 因市場狀況改善而減少的船隻報廢量或不足抵銷交付的新建造貨船數目
- 低燃油價格週期導致貨船加快航行速度，進而令供應增加

市場及業務回顧

貨運市場概要

乾散貨運市場在經歷2016年的歷史低位後，於2017年出現顯著改善。於2017年，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7,250美元及8,880美元（淨值），平均租金按年大幅上升46%及52%。

7,250美元（淨值） **↑46%** **8,880美元（淨值）** **↑52%**

2017年小靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金

2017年超靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金

貨運市場指數走勢雖與2016年相若，但由更高的水平開始，年初曾出現短暫的季節性回落，於農曆新年後回復，其後整體表現轉強。小靈便型及超靈便型乾散貨船的第四季度現貨市場租金達致自2014年初以來的最高位。

在報廢數量減少但貨船運力增長的情況下，2017年市況改善主要由需求帶動，大部分乾散貨物的海運貿易均有明顯增長。中國工業活動增加使大宗及小宗散貨錄得強勁增長，而南美穀物出口量創出新高亦使全球穀物貿易較預期暢旺。

雖然市況大幅改善，但2017年乾散貨運市場的整體表現是自乾散貨運指數開始33年以來的最差第三位。

供應發展重點

儘管少了貨船報廢，但拆船數目仍較減少了的新建造貨船交付量為多，全球25,000至41,999載重噸小靈便型乾散貨船及42,000至64,999載重噸超靈便型乾散貨船船隊於2017年的淨增長分別為2.6%及4.1%，整體乾散貨船運力增長為3.0%（2016年：+2.2%）。

如預期所料，新建造貨船訂單數目減少，故新船交付量跌至佔現有乾散貨船運力的4.7%，為自2003年以來的最低水平。

由於貨運市場狀況大幅改善，貨船報廢量跌至佔現有乾散貨船運力的1.7%及小靈便型乾散貨船運力的1.6%。

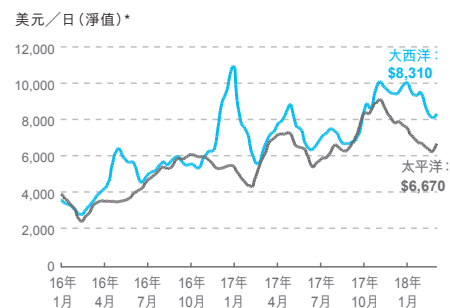
儘管船隊運力淨增長上升，然而貨運市場好轉顯示復甦是以需求為主導。

即使如此，為使市場進一步改善及持續發展，需要更多船齡較舊及設計欠佳的貨船報廢以及更少新建造貨船訂單。

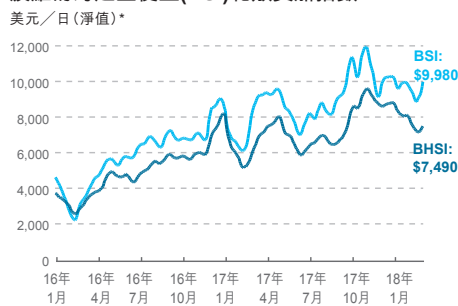
由於全球乾散貨船船隊繼續以低於全速航行，故毋須增添新建造貨船來為市場增加額外潛在的實際供應運力。

為反映近年來貨船設計的演變及全球附有裝卸設備的散貨船船隊的組合，我們現將大靈便型、超靈便型及超大靈便型乾散貨船分部普遍概括為「超靈便型」（為商業航運界的慣常統稱），並以42,000載重噸作為小靈便型及超靈便型的分界。

小靈便型 — 大西洋及太平洋地區日均租金表現



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



* 已扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所，於2018年2月26日的數據

↑2.6%

全球小靈便型乾散貨船運力

↑3.0%

全球乾散貨船運力

需求發展重點

Clarksons Research預測2017年乾散貨運噸位航距需求按年上升5.1% (或按貨運量計算則上升4.0%)，高於供應增長的3.0%，並較2016年的需求增長2.3%及2015年的0.9%大幅改善。

大部分乾散貨物的海運貿易均有明顯增長。特別是中國工業活動增加使煤炭及鐵礦石的進口量錄得強勁增長，然而對我們最為重要的小宗散貨貿易亦有所增長。

全球穀物貿易較預期頻繁，主要由於南美穀物出口量創出新高。於2017年整整四個季度，美國煤炭出口量較2016年的低位大幅上升，整體大西洋出口量表現強勁帶動該地區租金大幅拋離太平洋地區租金。較長途貿易亦為全球乾散貨運上升的噸位航距需求帶來支持。

受北半球冬季開始及中國於召開全國代表大會前採取反污染措施限制工業出口的影響，太平洋地區租金於十月達致最高位，並於第四季下跌。

貨船價值

貨運市場改善為貨船買賣活動帶來支持，並提升了貨船的價值。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為14,000,000美元，較2017年年初上升4%。新建造貨船價格自2017年年初上升14%至22,300,000美元。

新建造貨船與二手貨船的價格差距 (以及未來貨船設計的不確定性因素) 持續減低買家對新建造貨船訂購意慾，將有利日後貨運市場復甦基礎。

預計貨船訂單

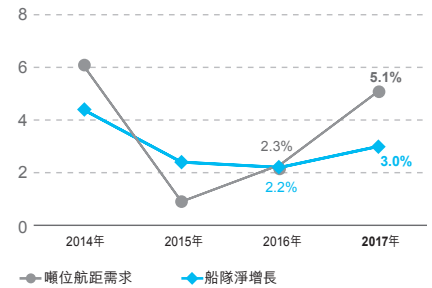
整體乾散貨船訂單為9.8%，而去年則為9.5%，合併小型靈便及超型靈便貨船訂單減少至5.7%，為自1990年以來的最低位。於2017年，新建造貨船訂單自2016年的極低位回升。大部分新訂單為較大型的好望角型乾散貨船及卡姆薩型貨船。小靈便型及超靈便型乾散貨船的新訂單量仍為歷史低位，有利於市場日後繼續保持平衡發展。預期2018年的乾散貨船總交付量較去年減少37%，我們亦估計實際交付量約為26,000,000載重噸，而2017年則為38,000,000載重噸。

2017年整體乾散貨運需求

▲ +5.1% (噸位航距)

乾散貨船供應及需求

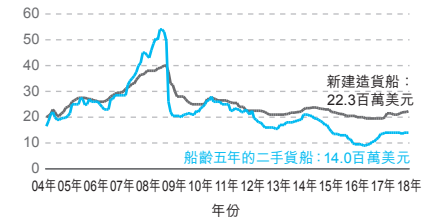
按年變動%



資料來源：Clarksons Research，於2018年2月11日的數據

小靈便型乾散貨船價值

百萬美元



船齡五年的二手貨船 (32,000載重噸)

新建造貨船 (38,000載重噸)

資料來源：Clarksons Research，於2018年2月26日的數據

2017年的表現

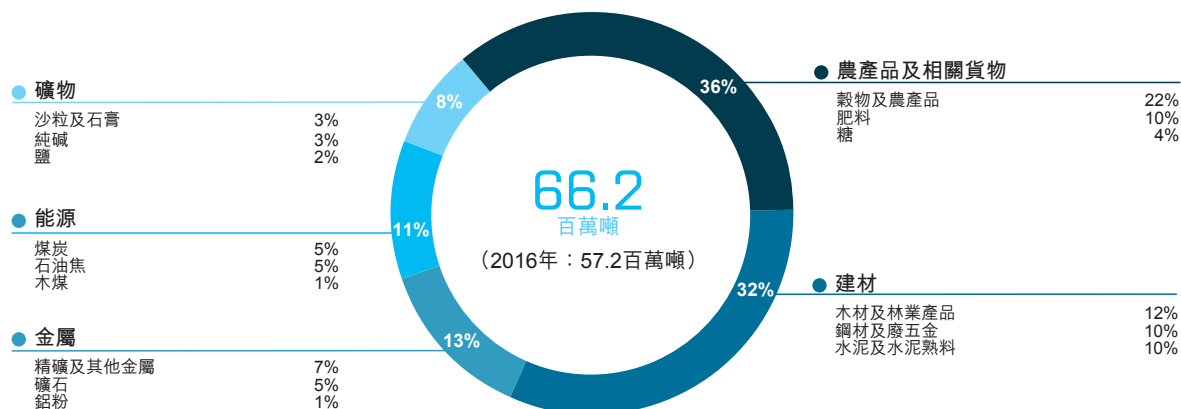
乾散貨運市場明顯好轉的一年，我們的核心乾散貨業務溢利淨額達2,600,000美元（2016年：虧損淨額87,600,000美元）。在已有所改善但仍然充滿挑戰的乾散貨運市況下，我們的日均租金高於波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船現貨市場指數，並繼續維持有效控制自有貨船營運開支。

乾散貨船分部營運表現

百萬美元	2017年 上半年	2017年 下半年	2017年	2016年	變動
小靈便型乾散貨船貢獻	7.8	23.6	31.4	(37.1)	>+100%
超靈便型乾散貨船貢獻	9.1	10.7	19.8	(3.3)	>+100%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	2.7	2.8	5.5	5.5	-
乾散貨船分部營運表現（未計管理開支）	19.6	37.1	56.7	(34.9)	>+100%
管理開支及稅款	(25.9)	(28.2)	(54.1)	(52.7)	-3%
乾散貨船分部溢利／（虧損）淨額	(6.3)	8.9	2.6	(87.6)	>+100%
乾散貨船分部貨船賬面淨值	1,756.6	1,791.5	1,791.5	1,650.8	+9%

+/- 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。

2017年本集團乾散貨運量

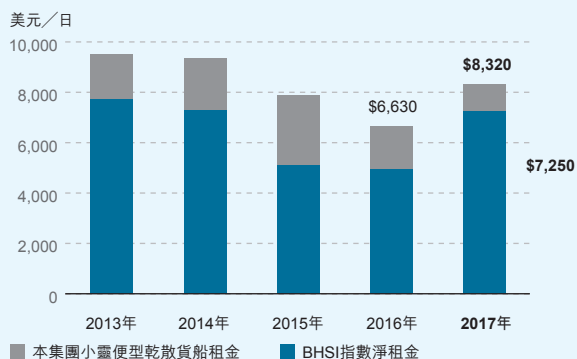


關鍵績效指標

租金表現與市場比較

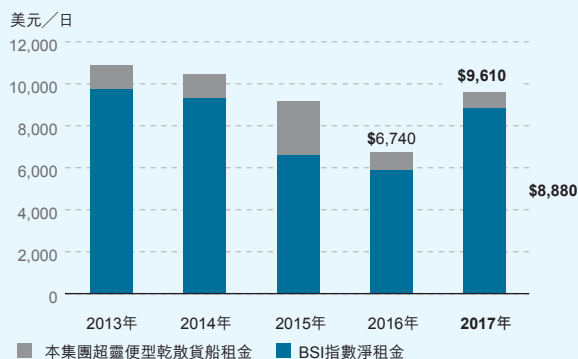
小靈便型

表現較市場優勝 15%



超靈便型

表現較市場優勝 8%

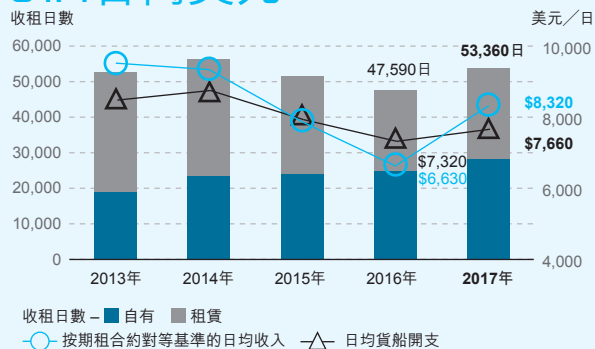


■ 我們於2017年的租金表現較市場之現貨租金指數為優勝，反映我們船隊規模及貨運訂約的價值，以及我們實現最佳貨運組合及為船隻與貨物配對得宜的能力，以盡量提高貨船使用率及租金。

盈利能力

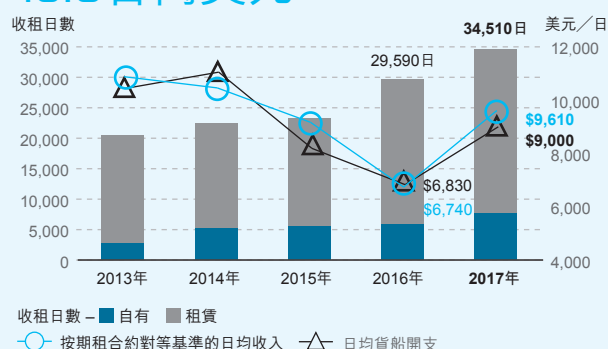
小靈便型

31.4百萬美元 貢獻



超靈便型

19.8百萬美元 貢獻



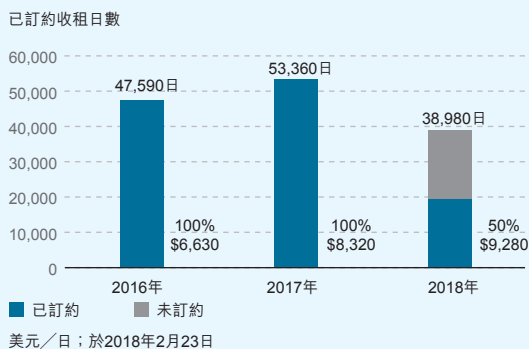
- 我們的小靈便型乾散貨船53,360收租日的日均租金為8,320美元及日均開支為7,660美元。我們的超靈便型乾散貨船34,510收租日的日均租金為9,610美元及日均開支為9,000美元。
- 我們藉著業務模式，使我們得以優勝於有所改善但仍具挑戰的市場，小靈便型及超靈便型乾散貨船回復正面貢獻。

我們的業務模式，包括不論市況高低運用短期租賃貨船來配合貨運以賺取利潤。在不景氣的市況下，短期租約一般是會令我們匯報的按期租合約對等基準日均收入減少，但其實際正面貢獻是不容忽視的。倘我們把這些短期營運活動的貨船收租日不計入總收租日數中，以及將利潤反映至我們的核心船隊之按期租合約對等基準日均收入中，則我們重新計算的2017年小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均租金將分別提升至8,410美元（44,750收租日）及10,100美元（19,640收租日）。

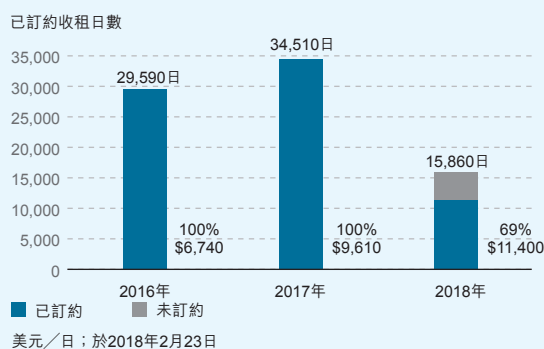
- 我們平均營運146艘小靈便型乾散貨船及95艘超靈便型乾散貨船，其收租日數分別按年增長12%及17%。
- 年內，我們陸續歸還已期滿的長期租賃貨船以逐步降低租入貨船的開支，轉而利用我們規模不斷擴展的船隊中自有貨船，並以短期和與指數掛鉤租金的形式租賃的貨船作為補充配合。

未來租金及已訂合約

小靈便型



超靈便型



- 在2018年的38,980小靈便型及15,860超靈便型乾散貨船收租日數中，分別已有50%及69%按日均租金9,280美元及11,400美元（淨額）獲訂約。

（已訂合約日數不包括以與指數掛鉤的浮動租金租入的貨船的收租日數）

- 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的可預見盈利收入。

日均貨船開支及承擔

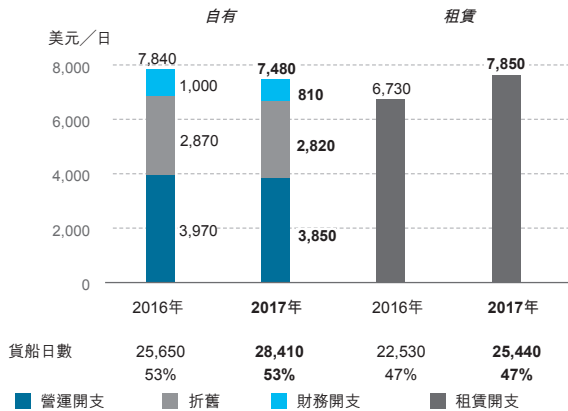
擁有及營運乾散貨船所產生的開支佔本集團總開支的主要部分，我們對「日均貨船開支」控制得宜的能力對貨船經營利潤及集團整體的財務表現構成舉足輕重的影響。以下載列有關我們日均貨船開支的簡短分析，以說明該等開支的結構及變動情況。

乾散貨船之日均損益開支

小靈便型

綜合**7,660**美元（2016年：7,320美元）

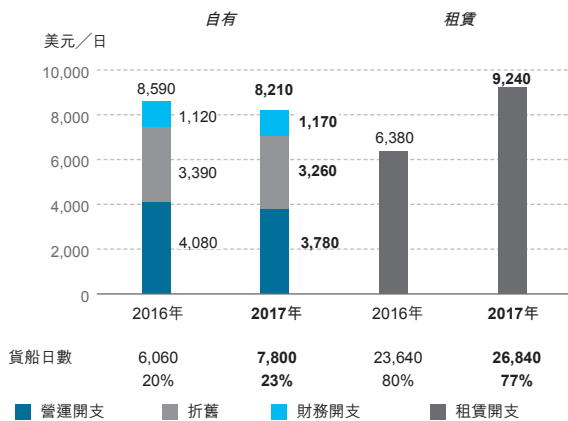
（不包括管理開支）



超靈便型

綜合**9,000**美元（2016年：6,830美元）

（不包括管理開支）



一般及行政管理開支—與乾散貨船租務直接有關的員工管理開支及辦公室開支，加上所有歸類為非直接管理開支，管理開支總額為53,500,000美元（2016年：51,700,000美元）。按所有貨船日數和一般及行政管理開支總額計算，每艘貨船日均開支為600美元（2016年：660美元），其中自有貨船及租入貨船之日均開支分別為840美元及450美元。

本集團的一般及行政管理開支（包括餘下拖船業務）總額為54,400,000美元（2016年：52,900,000美元），按年增加1,500,000美元主要由於員工開支因自有船隊擴大而增加。

營運開支—小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均營運開支分別下跌3%及7%，主要由於規模效益及採購效率所致。

年內，我們的自有乾散貨船船隊非預期的技術性停租日為每艘貨船平均1.0日（2016年：2.6日）。

折舊—我們的折舊開支（包括資本化的入塢開支）輕微下降，主要由於購入價格較低的貨船。

財務開支—我們的自有小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均損益及現金財務開支分別為810美元及750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1,170美元及1,080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額。小靈便型乾散貨船的日均財務開支較2016年減少。超靈便型乾散貨船的日均財務開支隨著更多自有超靈便型貨船的交付而增加，此類貨船獲分配較多的可換股債券利息開支。

租賃開支—我們的租賃小靈便型乾散貨船的日均損益及現金租賃開支分別為7,850美元及8,330美元，而超靈便型乾散貨船的日均損益及現金租賃開支分別為9,240美元及9,310美元。損益與現金租賃開支之間差額主要反映較早前就2017年租賃承擔作出的有償契約撥備之撥回。

租入日數分別佔小靈便型及超靈便型乾散貨船總日數的47%及77%。其各自的租入日數增加13%至25,440日（2016年：22,530日）及14%至26,840日（2016年：23,640日）。

年內，我們以浮動租金租入營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數分別為1,560日及960日（2016年：3,050日及330日），其租金分別與波羅的海小靈便型及超靈便型乾散貨船指數掛鉤。此等租金與指數掛鉤的貨船分別佔我們租賃的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數的6%及4%。

日均現金開支—不包括上述的非現金項目及管理開支，我們自有和租賃的小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊的綜合日均現金開支分別為6,360美元（2016年：6,090美元）及8,310美元（2016年：6,390美元）。

貨船經營租賃承擔

貨船經營租賃承擔為396,500,000美元(2016年：549,400,000美元)，其中小靈便型乾散貨船佔269,200,000美元；超靈便型乾散貨船佔105,400,000美元；超巴拿馬型乾散貨船佔21,900,000美元。

本集團小靈便型乾散貨船的經營租賃承擔日數減少25%至26,340日(2016年：35,140日)，而超靈便型乾散貨船的經營租賃承擔日數減少36%至8,590日(2016年：13,370日)。

有償契約撥備

隨著按期租合約支付貨船租金，本集團於2017年之有償契約撥備中撥回20,300,000美元至損益表。於2017年12月31日，期租合約之剩餘撥備為28,800,000美元，該等合約於餘下租賃期內的租船開支高於預期收入，並大部分將於其後三年內屆滿。該撥備將於到期支付此等貨船之租金期間撥回至損益表內(見右表)。

年度	小靈便型乾散貨船	超靈便型乾散貨船	百萬美元總計
2018年	12.2	3.9	16.1
2019年	7.1	2.7	9.8
2020年	1.6	1.3	2.9
總計	20.9	7.9	28.8

發行新股份以作租賃開支扣減

於2016年，我們向10名船東發行新股份以換取10艘長期租賃貨船於24個月期間的租船租金扣減(「租賃開支扣減」)。損益表仍反映原有合約貨船租金，惟24個月期間內的現金付款已扣減已發行股份的價值。於2017年，現金扣減金額為6,200,000美元(2016年：900,000美元)，而預計於2018年為4,700,000美元。

不包括租金與指數掛鈎的貨船的承擔

下表列示本集團於2017年12月31日租入之小靈便型及超靈便型乾散貨船根據現金基準及損益基準於餘下經營租賃期內的日均租金。就合約租船開支比較而言，i)現金基準開支反映租賃開支扣減後之付款；及ii)損益基準反映因有償契約撥備撥回後的租金扣減。

年度	小靈便型乾散貨船			超靈便型乾散貨船		
	貨船日數	日均租金(美元)		貨船日數	日均租金(美元)	
		現金基準	損益基準		現金基準	損益基準
2018年	8,260	9,860	8,730	4,140	11,530	11,020
2019年	6,720	10,320	9,270	2,170	13,160	11,940
2020年	4,020	10,470	10,070	1,560	13,030	12,150
2021年	3,130	10,220	10,220	590	12,240	12,240
2022年	2,180	9,960	9,960	130	12,500	12,500
2023年+	2,030	11,160	11,160	—	—	—
總計	26,340			8,590		

經營租賃承擔總額 269.2百萬美元 105.4百萬美元

包括租金與指數掛鈎的貨船的承擔

於2017年12月31日，本集團於2017年已完成及2018年已訂約之以固定租金及與指數掛鈎的浮動租金作出的承擔分析如下：

	2017年		2018年上半年		2018年下半年	
	貨船日數	日均損益(美元)	貨船日數	日均損益(美元)	貨船日數	日均損益(美元)
小靈便型乾散貨船						
長期(一年以上)	9,300	8,010	3,710	8,550	3,790	8,850
短期	14,580	7,770	760	9,020	—	—
與指數掛鈎	1,560	7,690	380	市場租金	10	市場租金
總計	25,440	7,850	4,850		3,800	
超靈便型乾散貨船						
長期(一年以上)	2,840	11,670	1,400	11,700	1,170	11,650
短期	23,040	8,940	1,570	9,940	—	—
與指數掛鈎	960	9,180	410	市場租金	20	市場租金
總計	26,840	9,240	3,380		1,190	

若干長期租賃貨船或會按市場租金短期續租，惟仍歸類為長期租賃。

租金與指數掛鈎的貨船經營租賃承擔乃指以與市場掛鈎的浮動租金租賃。此浮動租金乃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，並經調整以反映與波羅的海指數參考貨船不同的貨船特性。

資金

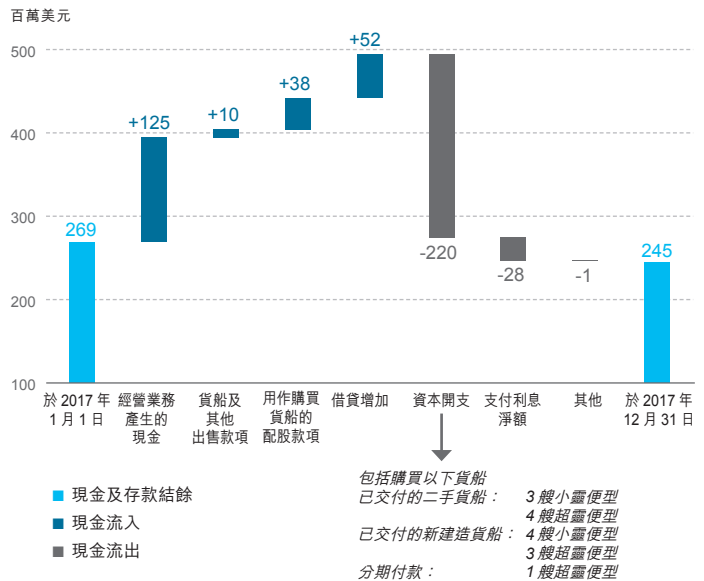
現金流及現金

本集團的四種主要資金來源為經營業務的現金流、有抵押借貸、可換股債券及股本。經營業務的現金流、購置及出售乾散貨船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，本集團將維持借貸淨額相對物業、機器及設備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。

2017年集團現金的來源及其運用



2017年回顧及目前情況

於2017年：

- 憑藉乾散貨運市場狀況好轉，本集團經營業務的現金流入相較2017年上半年的47,600,000美元及2016年全年的49,500,000美元，進一步改善至124,700,000美元。
- 本集團借貸增加51,700,000美元，由於本集團：
 - 提用157,900,000美元的新借貸，包括以七艘已交付的新建造貨船作抵押提用139,700,000美元的日本出口信用融資作為支付119,100,000美元資本承擔的資金，及以兩艘現有貨船提用18,200,000美元的其他借貸；及
 - 償還105,600,000美元有抵押借貸（扣除年內自願提早償還循環借貸及再提用的款項）。
- 於8月，本集團承諾購買一艘二手小靈便型乾散貨船、三艘二手超靈便型乾散貨船及一艘轉售新建造超靈便型乾散貨船，總代價104,600,000美元乃以下列方式支付：
 - i) 向貨船的賣方發行相當於46,100,000美元的新股份；
 - ii) 向機構投資者配售新股份，募集現金款項淨額37,600,000美元；及
 - iii) 現金20,900,000美元。

於2017年12月31日：

- 本集團的現金及存款為244,700,000美元，淨負債比率為35%。
- 本集團未被抵押的貨船（包括已於2018年1月交付予我們的轉售新建造超靈便型乾散貨船）共有十艘市值約為173,000,000美元的乾散貨船。
- 本集團的已承諾借貸融資額已全數提用。

現金及存款

流動及非流動的現金、存款及借貸的分析如下：

百萬美元	2017年	2016年	變動
現金及存款	244.7	269.2	-9%
長期借貸的流動部分	(104.1)	(95.7)	
長期借貸	(776.9)	(743.5)	
借貸總額	(881.0)	(839.2)	-5%
借貸淨額	(636.3)	(570.0)	-12%
借貸淨額相對股東權益比率	55%	55%	
借貸淨額相對物業、機器及設備賬面淨值比率	35%	34%	
營運資金淨額	136.8	160.6	-15%

財務部門因應集團財務手冊內訂下的額度投資一系列的現金及投資產品，當中包括隔夜和定期存款、貨幣市場基金、流動基金、存款證及結構性票據。

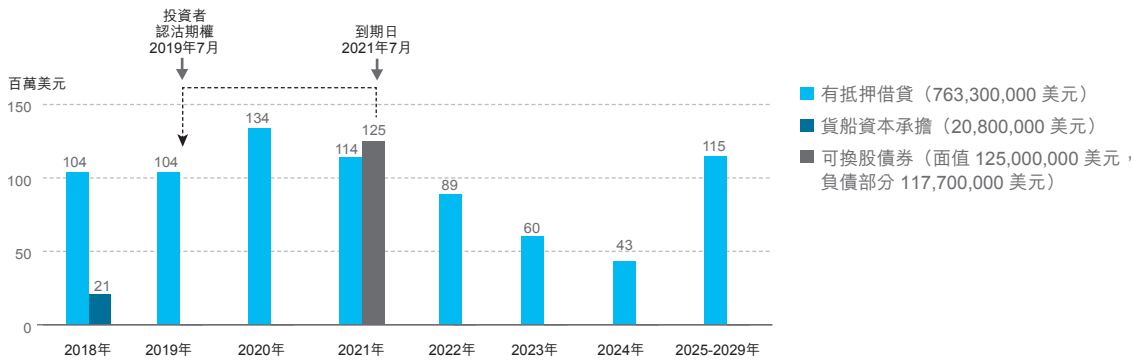
財務部門根據風險、回報及流動性的適度平衡，投資於多樣化的金融產品以提高集團收益。現金、存款及投資產品存放於主要位於香港的多家大型銀行。

於2017年12月31日，本集團持有的現金及存款包括236,900,000美元及相當於7,800,000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，以維持資金的流動性以應付本集團對營運資金的需要。

年內，財務部門就本集團的現金獲取1.6%的回報率。

債務

借貸償還及貨船資本承擔明細表



本集團的財務部門透過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2017年12月31日的借貸總額為881,000,000美元（2016年：839,200,000美元），當中包括主要以美元為單位的有抵押借貸及可換股債券的負債部分。

有抵押借貸 – 763,300,000美元（2016年：723,800,000美元）

本集團的有抵押借貸乃以相關業務分部的功能貨幣支用。年內有抵押借貸總額增加主要由於本集團提用日本出口信用融資及其他借貸，惟部分被借貸按期的攤銷所抵銷。

年內，本集團全數提用剩餘已承諾借貸融資額，包括以七艘於2017年上半年交付的新建造貨船作抵押的日本出口信用融資139,700,000美元，及以兩艘現有貨船提用其他借貸18,200,000美元。

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

於2017年12月31日：

- 本集團的有抵押借貸乃以96艘賬面淨值總額為1,625,800,000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（扣除資本化金額後）上升至29,100,000美元（2016年：22,100,000美元），主要由於年內的平均有抵押借貸額增加至794,900,000美元（2016年：564,200,000美元）所致。

部分有抵押借貸為浮息借貸，但本集團透過訂立利率掉期合約管理此風險。

可換股債券 – 負債部分金額為117,700,000美元（2016年：115,400,000美元）

於2017年12月31日及2016年12月31日，本集團的可換股債券年票息為3.25%於2021年7月到期，其本金為125,000,000美元而目前的轉換價為3.07港元。

損益表含義：

利息開支為6,400,000美元（2016年：12,400,000美元），乃根據可換股債券的實際利率5.7%（2016年：5.2%）計算。

財務開支

財務開支按性質分析

百萬美元	平均利率		於2017年 12月31日 之結餘	財務開支		(增加)/減少
	損益表	現金		2017年	2016年	
有抵押借貸(包括利率掉期合約的已變現開支)	3.6%	3.6%	763.3	29.1	22.1	(32%)
可換股債券(附註)	5.7%	3.3%	117.7	6.4	12.4	48%
	3.9%	3.6%	881.0	35.5	34.5	(3%)
利率掉期合約的未變現收益				—	(1.6)	
其他財務費用				0.5	1.0	
財務開支總計				36.0	33.9	(6%)
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)				3.7倍	0.7倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為6,400,000美元，而現金的利息開支則為4,100,000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，透過於適當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，而該等合約於年內產生的已變現開支為900,000美元。於2017年12月31日，本集團的長期借貸中有65%(2016年：65%)按固定利率計算利息。本集團預期於2018年及2019年12月31日現有的長期借貸將有約65%按固定利率計算利息。

已交付貨船

於2017年12月31日，本集團擁有賬面淨值為1,792,000,000美元的營運中自有乾散貨船如下：

	艘數	平均 載重噸	平均船齡 (年)	平均賬面淨值 (百萬美元)	賬面淨值總額 (百萬美元)
小靈便型	80	32,600	9.3	15.3	1,222
超靈便型	24	56,200	6.1	21.9	527
超巴拿馬型	1	115,500	6.0	43.3	43

Clarksons Research最近公布船齡五年的32,000載重噸小靈便型乾散貨船及56,000載重噸超靈便型乾散貨船的估計公平市值分別為14,000,000美元及17,500,000美元。

貨船資本承擔

於2017年12月31日，本集團有關於一艘超靈便型乾散貨船的20,800,000美元承擔。該貨船已於2018年1月交付予本集團。

於2017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10艘小靈便型、3艘超靈便型及1艘超巴拿馬型貨船。根據目前市場情況，這些選擇權預期將不會予以行使。

財務報表

集團表現分析

百萬美元	附註	2017年	2016年	變動
營業額		1,488.0	1,087.4	+37%
燃料、港口開銷及其他航程開支		(701.5)	(555.4)	-26%
按期租合約對等基準的收入	1	786.5	532.0	+48%
自有貨船開支				
營運開支	2	(139.3)	(130.9)	-6%
折舊	3	(107.6)	(97.1)	-11%
財務開支淨額	4	(32.3)	(32.8)	+2%
租船開支	5	(451.0)	(305.5)	-48%
營運表現 (未計管理開支)		56.3	(34.3)	>+100%
一般及行政管理開支總額	6	(54.4)	(52.9)	-3%
稅項		0.4	(1.0)	>+100%
其他		(0.1)	0.5	>-100%
基本溢利/(虧損)		2.2	(87.7)	>+100%
未變現的衍生工具收入	7	5.4	23.6	
辦公室搬遷開支	8	(1.4)	-	
貨船減值	9	(0.8)	(15.2)	
出售拖船	9	(0.5)	(4.9)	
拖船匯兌虧損	9	(1.3)	(2.8)	
其他減值及出售		-	(1.2)	
出售物業		-	1.7	
股東應佔溢利/(虧損)		3.6	(86.5)	>+100%
稅息折舊及攤銷前溢利	10	133.8	22.8	>+100%
淨溢利率		1%	(8%)	+9%
平均股本回報率		1%	(9%)	+10%

+/- 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

附註

- 按期租合約對等基準的收入總額大幅增加48%，主要由於2017年的市況較2016年的歷史低位顯著改善。
- 隨著我們的自有船隊擴充，自有貨船總營運開支增加6%，但透過規模效益及成本控制，我們的日均貨船開支得以減少。
- 隨著我們的自有船隊擴充，我們的自有貨船折舊增加11%，但由於購入貨船的價格較低，日均折舊開支亦得以減少。
- 財務開支淨額大致不變。
- 租船開支包括有償契約撥備撥回。由於市況改善令租賃日數及租金增加，開支大幅上升48%。
- 由於自有船隊擴充令員工相關開支增加，導致一般及行政管理開支總額上升。
- 由於石油及燃料價格上升，導致產生燃料掉期合約的未變現衍生工具收入。
- 一次性辦公室搬遷開支指搬遷香港總部至一個環境較佳及更具成本效益的辦公室。
- 售出餘下拖船資產引致的資本虧損及其相關非現金匯兌的虧損從儲備轉至損益表。這表明我們已完全退出拖船業務。
- 稅息折舊及攤銷前溢利大幅增加有賴市況於2017年明顯改善。我們於年末的現金及存款為244,700,000美元（2016年：269,200,000美元），淨負債比率為35%（2016年：34%）。

百萬美元	2017年				2016年			
	乾散貨運	拖船業務	其他	總計	乾散貨運	拖船業務	其他	總計
營運表現 (未計管理開支)	56.7	(0.6)	0.2	56.3	(34.9)	1.1	(0.5)	(34.3)
一般及行政管理開支總額	(53.5)	(0.9)	-	(54.4)	(51.7)	(1.2)	-	(52.9)
稅項	(0.6)	1.0	-	0.4	(1.0)	-	-	(1.0)
其他	-	-	(0.1)	(0.1)	-	-	0.5	0.5
基本溢利/(虧損)	2.6	(0.5)	0.1	2.2	(87.6)	(0.1)	-	(87.7)
其他非經常性收入	-	-	1.4	1.4	-	-	1.2	1.2
股東應佔溢利/(虧損)	2.6	(0.5)	1.5	3.6	(87.6)	(0.1)	1.2	(86.5)

稅息折舊及攤銷前溢利乃按毛利減間接一般及行政管理開支計算，不包括折舊及攤銷、匯兌差額、以股權支付的補償、燃料掉期合約之未變現收支淨額、貨運期貨協議之未變現收支淨額、已動用之有償契約撥備及租賃開支扣減之調整。

綜合損益表

	附註	截至12月31日止年度	
		2017年 千美元	2016年 千美元
營業額		1,488,019	1,087,371
服務開支		(1,463,311)	(1,141,696)
毛利／(毛損)		24,708	(54,325)
間接一般及行政管理開支		(5,310)	(5,749)
其他收入及收益		20,431	29,971
其他開支		(4,226)	(24,284)
財務收入		3,651	2,750
財務開支		(35,998)	(33,925)
除稅前溢利／(虧損)	4	3,256	(85,562)
稅項抵免／(支出)	5	354	(985)
股東應佔溢利／(虧損)		3,610	(86,547)
股東應佔溢利／(虧損)的每股基本及攤薄盈利(以美仙計)	7	0.09	(2.63)

綜合全面收益表

	截至12月31日止年度	
	2017年 千美元	2016年 千美元
股東應佔溢利／(虧損)	3,610	(86,547)
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：		
－轉撥至損益表	(10,356)	3,549
－公平值收益／(虧損)	12,656	(699)
因出售拖船資產時從儲備撥回至損益表的匯兌虧損	1,306	2,815
匯兌差額	771	(16)
可供出售財務資產之公平值虧損	(306)	—
股東應佔全面收益總額	7,681	(80,898)

綜合資產負債表

		於12月31日	
	附註	2017年 千美元	2016年 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備		1,797,587	1,653,433
商譽		25,256	25,256
可供出售財務資產		569	875
衍生資產		1,233	969
應收貿易賬款及其他應收款項	8	5,254	5,405
有限制銀行存款		58	58
		1,829,957	1,685,996
流動資產			
存貨		71,774	62,492
衍生資產		4,834	2,831
持作出售資產		—	5,820
應收貿易賬款及其他應收款項	8	80,275	80,940
現金及存款		244,636	269,146
應收稅款		116	—
		401,635	421,229
資產總額		2,231,592	2,107,225
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本		43,554	40,046
保留溢利		154,387	150,783
其他儲備		963,194	849,942
總權益		1,161,135	1,040,771
負債			
非流動負債			
衍生負債		5,790	24,860
長期借貸		776,876	743,507
有償契約撥備		12,731	31,564
應付貿易賬款及其他應付款項	9	10,203	5,856
		805,600	805,787
流動負債			
衍生負債		772	2,899
應付貿易賬款及其他應付款項	9	143,878	140,625
長期借貸的流動部分		104,092	95,735
應付稅項		—	1,054
有償契約撥備		16,115	20,354
		264,857	260,667
負債總額		1,070,457	1,066,454

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。財務報表乃按歷史成本法編製，並就重估可供出售財務資產及按公平值列賬及於損益表處理之財務資產及財務負債(包括衍生工具)的公平值作出修訂。

2. 採納新訂／經修訂之香港財務報告準則

若干對準則之修訂於2017年1月1日起的會計期間強制實行。但是，採納此等對準則之修訂並無導致本集團的會計政策出現重大變動。

3. 營業額和分部資料

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

由於董事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／(虧損)

除稅前溢利／(虧損)已扣除／(計入)下列各項後列示：

千美元	2017年	2016年
所耗燃料	338,507	220,546
折舊		
– 自有貨船	107,603	97,109
– 其他自有物業、機器及設備	1,684	1,658
– 投資物業	–	34
貸款利息		
– 有抵押銀行貸款	26,375	19,154
– 無抵押可換股債券	6,400	12,353
– 其他有抵押借貸	2,149	510
利率掉期合約淨虧損	919	2,823
動用有價契約撥備	(20,273)	(27,664)
燃料掉期合約淨收益	(5,815)	(9,895)
貨運期貨協議淨虧損	50	–
減值虧損撥備		
– 應收貿易賬款	2,022	424
– 持作出售資產	830	–
– 其他應收款項	112	–
– 貨船	–	15,245
– 可供出售財務資產	–	1,260
出售貨船以及其他物業、機器及設備虧損	539	3,776
出售投資物業之收益	–	(469)

5. 稅項

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

自綜合損益表扣除／(計入)的稅項為：

千美元	2017年	2016年
即期稅項		
香港利得稅，按稅率16.5% (2016年：16.5%)計算撥備	323	715
海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	348	319
就過往年度作出調整	(1,025)	(49)
稅項(抵免)／支出	(354)	985

6. 股息

並無就截至2017年及2016年12月31日止年度分派末期股息。

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。

計算2016年每股盈利所用加權平均股數已就於2016年6月完成的供股之紅利部分作出調整。

		2017年	2016年
股東應佔溢利／（虧損）	（千美元）	3,610	(86,547)
已發行普通股的加權平均數	（千股）	4,079,791	3,285,006
每股基本盈利	（美仙）	0.09	(2.63)
相等於	（港仙）	0.69	(20.44)

(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。

		2017年	2016年
股東應佔溢利／（虧損）	（千美元）	3,610	(86,547)
已發行普通股的加權平均數	（千股）	4,079,791	3,285,006
就計算未歸屬有限制股份的每股攤薄盈利的調整	（千股）	80,542	—
每股攤薄盈利的普通股加權平均數	（千股）	4,160,333	3,285,006
每股攤薄盈利	（美仙）	0.09	(2.63)
相等於	（港仙）	0.68	(20.44)

截至2016年12月31日止年度的每股攤薄盈利與每股基本盈利相同，此乃由於可換股債券潛在可轉換的普通股及未歸屬有限制股份具有反攤薄影響。

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	2017年	2016年
30日或以下	34,188	24,872
31– 60日	3,749	800
61– 90日	742	345
90日以上	5,991	5,258
	44,670	31,275

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

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	2017年	2016年
30日或以下	50,729	45,327
31– 60日	290	670
61– 90日	221	402
90日以上	5,314	5,170
	56,554	51,569

購買、出售或贖回證券

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

遵守有關董事進行證券交易的操守守則

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。

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2017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截至2017年12月31日止年度的初步業績公布中有關本集團截至2017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初步業績公布發出任何核證。

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2017年度年報將在不遲於2018年3月13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：

唐寶麟及Mats Henrik Berglund。

獨立非執行董事：

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

註：本業績公布之中英文版如有歧義，概以英文版為準。