

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2018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2018年12月31日止年度的業績如下:

### 業務摘要

#### 集團

- 2018年業績表現顯著改善，是由於乾散貨市況的好轉及我們為復甦部署所採取的措施
- 我們錄得216,000,000美元稅息折舊及攤銷前溢利及72,000,000美元淨溢利
- 董事會建議派付末期股息每股3.7港仙，全年股息合共為6.2港仙
- 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分別高於市場指數22%及12%
- 我們簽訂循環信用及定期貸款365,000,000美元
- 我們年末持有的現金為342,000,000美元，淨負債比率為34%

#### 船隊

- 我們購置了七艘現代化貨船，其中四艘的總代價的半數以發行股份支付，另外，我們亦出售了一艘船齡較高的貨船
- 我們擁有111艘自有貨船，連同租賃貨船，我們一般營運逾200艘貨船
- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船於2019年的收租日數中，分別已有44%及63%按日均租金9,370美元及10,570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，維持整體較有競爭力的成本架構，小靈便型及超靈便型貨船日均營運綜合開支為3,850美元

#### 展望

- 中美貿易衝突削弱2019年年初的乾散貨運市場情緒及季節性市場
- 然而，市場正值季節性復甦，全球乾散貨貿易預計於2019年將持續以較慢速度整體增長
- 我們預期2019年的市場，會受到貿易衝突的不確定性及環保規例下受壓抑的供應所影響，將較為波動
- 我們看好二手貨船價值，並會繼續物色具吸引力的購置貨船機遇
- 我們強健的貨運商業模式，龐大的自有船隊，穩健的現金狀況和具競爭力的成本架構，均為我們的未來業務打好基礎

百萬美元	截至12月31日止年度	
	2018年	2017年
營業額	1,591.6	1,488.0
稅息折舊及攤銷前溢利 <sup>#</sup>	215.8	133.8
基本溢利	72.0	2.2
股東應佔溢利	72.3	3.6
每股基本盈利(港仙)	12.9	0.7
擬派每股末期及全年股息(港仙)	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、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、有價契約撥備之動用及撥回及租賃開支扣減之調整。

#### 我們的船隊(於2019年1月31日)

	營運貨船			總計	總載重噸 (百萬噸)	平均船齡
	自有 <sup>1</sup>	長期租賃	短期租賃 <sup>2</sup>			
小靈便型	83	19	30	132	2.72	10
超靈便型	27	7	49	83	1.53	6
超巴拿馬型	1	1	0	2	0.12	7
總計	111	27	79	217	4.37	9

<sup>1</sup> 另有兩艘已購入及一艘於期內已出售，預期所有貨船將於2019年3月底前交付

<sup>2</sup> 於2019年1月營運的短期及以租金與指數掛鈎的貨船平均數目

# 主席報告

## 太平洋航運整體表現穩健

我們欣然宣布，太平洋航運於2018年表現穩健。在近年積極採取多項為乾散貨市場復甦部署的舉措後，本公司的經營現金流大幅增加，達致自2010年以來最高的盈利。

2019年年初的典型季節性疲弱進一步受到中美貿易爭議及中國煤炭進口限制影響，對乾散貨的需求構成不明朗因素。但另一方面，小宗散貨分部的基本因素令人鼓舞，但我們同時為預期較波動的2019年貨運市場作好準備。太平洋航運將繼續保持着應付波動市場的能力和毅力。

## 2018 年末期股息

鑒於本集團的溢利回復較可觀水平，董事會建議派付末期股息每股3.7港仙（2017年：零）。連同於8月已派付的中期股息每股2.5港仙，全年股息合共佔溢利（不包括出售收益）的50%，符合我們的股息政策。

## 讓業務可持續發展的有效平台

### 優越的船隊及強健的業務模式

我們領先全球的小宗散貨船隊於2018年新增多艘現代化二手貨船，並出售一艘船齡較高及較小型的貨船。我們未來計劃逐漸進一步擴大及更新船隊，包括出售船齡較高及較小型的貨船，並以具吸引力的價格購買較大型及較新的貨船。

我們具規模、統一設計、靈活可互換的船隊，讓我們於全球12個辦事處具豐富經驗的員工，為世界各地的客戶提供最可靠的貨運服務，同時透過有效的船隻與貨物配對的能力，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。我們船隊的規模及多功能性、全球覆蓋範圍、對貨船營運及貨物的專門知識以及以客戶為先的原則，為我們業務模式的核心。

### 具競爭力的資本、穩健的資產負債表及具競爭力的成本架構

我們於2018年購置的四艘貨船，並透過發行股份以支付其一半總代價，此舉有助提升我們每股盈利。其他集資措施包括具競爭力的循環信用及定期借貸共3.65億美元。

該等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靈活性、經營現金流、稅息折舊及攤銷前溢利及強化資產負債表。我們於2018年12月31日持有的現金增至3.42億美元，淨負債比率為34%（債務淨額相對我們自有船隊賬面淨值比率）。

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，維持各項業務的效率，鞏固我們在未來取得佳績的平台。

### 世界級的業界商譽、卓越團隊、明智的商業價值觀

我們於2018年再度榮獲多個獎項，包括Lloyd's List的乾散貨營運商年度大獎及《國際乾散貨期刊》(International Bulk Journal)的優質顧客服務大獎。這些獎項確認我們對優質經營、船隊增長、卓越的客戶體驗及真正以客戶為先的基礎設施及業務模式的承諾。

肩負這些重任乃是我們的優秀管理層、員工及船員的努力，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。

### 富經驗的董事會及強健管治

我們的首席財務總監 Peter Schulz先生於2018年7月加盟董事會出任執行董事。董事會現由三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、會計，以及深厚的航運及商品的專業知識。

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夥伴及作出投資的信心。

### 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，並不斷尋求提升船隊質素及有效率的經營方法。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，具有誠信和責任感 — 這都是維持集團業務長遠可持續性的關鍵。

我們對快將生效及影響航運的多項環保法規表示歡迎並已作好準備，其中包括壓倉水管理公約、國際海事組織(IMO) 2020年硫排放上限及IMO為大幅減少航運產生的溫室氣體總排放的雄心策略。我們擁有領導及執行相關準備工作的卓越團隊，在實際執行及財務上已作好部署，以配合及應對法定規則及新技術的發展。

我們繼續為把握小宗乾散貨分部的各種商機充分準備，而預計本年的市場波動將帶來更多有關商機。

本集團財務狀況穩健，業務模式成熟，擁有龐大具競爭力但營運成本低的船隊，以及卓越的團隊、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，2019年2月28日

# 行政總裁報告

## 業績顯著改善

乾散貨運市況於2018年顯著好轉，加上我們擁有更龐大的自有船隊、優於大市的按期租合約對等基準表現及具競爭力的成本架構，使我們能於這次市況復甦中受惠，錄得本年度顯著改善的業績。

我們於2018年錄得淨溢利72,000,000美元(2017年：3,600,000美元)及稅息折舊攤銷前溢利216,000,000美元(2017年：134,000,000美元)。每股基本盈利為12.9港仙。

## 市場持續復甦

小靈便型及超靈便型乾散貨船指數於2018年持續上揚。

受惠於鐵鋁氧石、鎳礦、銅精礦、木材及林業產品以及其他我們專門從事的小宗散貨，Clarksons Research估計乾散貨運噸位航距需求增長5.3%。

新建貨船的交付量大幅下降，儘管老舊貨船報廢量在乾散貨運租金改善下減少，全球小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊淨增長僅2.4%，有助供求平衡。

較大型的貨船分部受全球噸位航距對穀物、大豆及鐵礦石的需求呆滯所影響，大宗乾散貨需求僅增長1.2%。

整體市場情緒受着自去年中旬開始的中美貿易不明朗因素所影響，尤其是美國穀物及大豆進口中國的季節性強勁貨物流量於第四季未能兌現。2019年年初至今的市況較過去兩年疲軟，農曆年期間跌幅更為顯著，亦受中美貿易紛爭，中國對煤炭進口量的限制及巴西的鐵礦石基礎設施受破壞因素所影響，進一步打擊市場情緒。然而，市場正值季節性復甦。

## 太平洋航運表現持續優於大市

有別於其他作為貨船租賃供應商的船東以期租合約出租貨船，太平洋航運跟乾散貨商品的工業客戶、貿易商及生產商直接聯繫，為他們提供以現貨及固定租金數程的貨運合約運載貨物。

於2018年，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10,060美元及12,190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22%及12%。

我們的貨船日均營運開支為3,850美元，一般及行政管理開支為每日740美元，相對我們大部分同業，該水平極具競爭力。

我們擁有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，實現最佳的船隻與貨運組合，從而達至最高的使用率。加上良好制度及嚴格成本控制產生的規模效益及其他效率，為我們按期租合約對等基準的日均收入溢價及具競爭力的成本提供推動力。

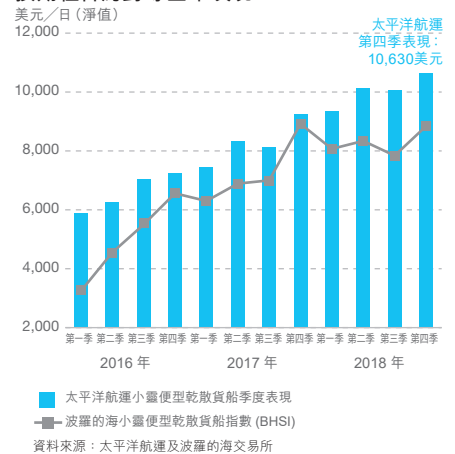
## 積極增長舉措

誠如2018年5月公布，我們以88,500,000美元購置四艘現代化貨船，其中50%的總代價由發行新股份支付。這些交易將提高我們的經營現金流、稅息折舊及攤銷前溢利，並強化資產負債表、降低收支平衡水平及提升我們的每股盈利。

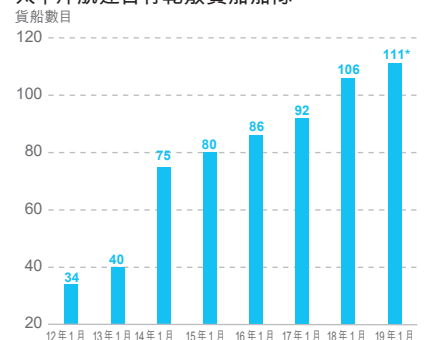
我們亦於2018年4月及8月分別以現金購買了一艘二手小靈便型乾散貨船及一艘超靈便型乾散貨船。於2018年年末，我們承諾購買一艘將於2019年3月底前交付的超靈便型乾散貨船，並出售了一艘船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船，實際上以具吸引力的價格，以較大型及船齡較淺的貨船為船隊更新。

這些交易已將我們現役自有船隊增至111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。

太平洋航運小靈便型乾散貨船  
按期租合約對等基準表現



太平洋航運自有乾散貨船船隊



\* 另有兩艘已購入及一艘於期內已出售，預期所有貨船將於2019年3月底前交付

於2019年1月31日

自2012年以來，我們的自有船隊已擴大逾三倍，為我們建立良好基礎於市場復甦中受惠。連同租賃貨船，我們於2018年平均經營224艘貨船。

我們繼續投資於先進系統，當中最為重大的是開發及提升現時的數據系統，以提高效率，改進商業及營運操作及業務決策。

## 強化資產負債表

我們於6月與八家具領導地位的國際銀行簽訂325,000,000美元循環信用借貸，另於11月簽訂40,000,000美元的定期借貸融資。這些融資共以69艘自有貨船作抵押，為我們現有貸款作重新融資或延長還款期，還款利率是相當具競爭力的倫敦銀行同業拆息加1.5%。新融資延長我們的整體還款期並進一步提高我們的財務靈活性，以具吸引力的成本取得已承諾長期資金，達到具競爭力的貨船收支平衡水平。

於2018年12月31日，我們的現金及存款為342,000,000美元，借貸淨額為619,000,000美元，相當於我們自有貨船年末賬面淨值的34%。

## 環保法規對貨船投資的影響

太平洋航運繼續就業內關注的三項主要環保法規進行評估及規劃。

壓倉水管理公約規定貨船須於2019至2024年入塢維修期間在船上安置壓倉水處理系統。我們的自有船隊中其中14艘貨船已加裝以過濾及電催化為基準的系統，並已安排為其餘的97艘自有貨船於2022年年底前完成有關裝配。

國際海事組織制定的全球性0.5%硫排放上限將於2020年1月1日生效。為符合有關規定，船東將須使用較昂貴的低硫燃料或安裝廢氣淨化系統或「硫淨化器」以繼續使用高硫燃料。我們預計全球大部分乾散貨船船隊，特別是靈便型乾散貨船等較小型的貨船，將會使用低硫燃料以符合硫排放上限的要求。

部分燃料耗用量較高的較大型貨船（包括部分超靈便型乾散貨船）的船東計劃安裝硫淨化器。為了不冒於在競爭上失利的風險，我們已為於自有超靈便型乾散貨船安裝硫淨化器作好準備，與船廠及硫淨化器製造商作出有關安排，透過安裝及測試硫淨化器以提早取得經驗並在技術及操作上評估有關設備之效能。

不論船東採取那種合規方法，我們相信國際海事組織之2020規例將在短期內減低船隊運力，有利貨運市場，此乃由於使用較昂貴的低硫燃料的貨船將以較經濟的低速航行，而需入塢加裝硫淨化器的貨船則會暫停市場營運數星期。

於2018年4月，國際海事組織宣布雄心策略，目標是於2050年年底前減少航運的溫室氣體總排放量至2008年的排放量至少50%或以下，以及在2030年及2050年年底或之前提高平均二氧化碳效能分別至少40%及70%。減少碳排放最簡單的第一步是減慢航速，但我們認為隨著這些新訂立的國際海事組織目標，將在適當時帶來現時尚未供應或暫不可行的新燃料、引擎技術及貨船設計的研發。

在上述各項因素下，我們相信國際海事組織的溫室氣體減排目標及最終的規例，將會在短期及中期內減少新建造貨船的訂單，直至出現新燃料、低排放的貨船設計為止。我們預計該等新法規將對供求平衡產生正面作用，令擁有規模較大的優質船隊、實力較雄厚的公司受益，因其在實踐及經濟上較能適應及應對規例及新技術的要求。

## 市場前景

國際貨幣基金組織近期將其預測的2019年全球經濟增長率調低至3.5%，原因為貿易保護主義情況加劇、新興市場經濟不穩，以及歐洲經濟放緩。然而，全球普遍的經濟增長仍屬健康水平，將繼續推動小宗乾散貨需求上升。

在業內不少船東訂購新建造貨船的意慾偏低，預計供應增長有限。Clarksons Research估計2019年小靈便型及超靈便型乾散貨船合計運力增長為2.0%，小宗散貨噸位航距需求增長則為4.3%。

中美貿易衝突使兩國之間廣泛的商品加徵進口關稅，並影響市場情緒。其中受影響商品包括美國農產品（主要為大豆）、林業產品及水泥。然而，我們運載的貨物種類多元化及已訂貨運訂約，使我們受到某程度的保障。儘管中美貿易轉弱，2018年小宗乾散貨貨船租金大部分時間仍高於2017年同期。

中美之間達成協議可振興乾散貨市場，反之，持久的貿易衝突則會進一步削弱全球國內生產總值增長，並繼而降低整體貿易及乾散貨需求。

我們預期2019年市況較波動，除了貿易衝突的不確定性及經濟增長放緩的因素，亦因市場為符合2020硫排放上限規定而進行的準備工作致貨船供應減少所影響。類似的新環保規例將影響現有貨船供應並減低船隊總體增長。

## 已為未來作好準備

新建造貨船與二手貨船價格的差距仍然嚴重，我們繼續看好二手貨船的價值，並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，以擴充船隊，從而達至合理的收支平衡水平及較短的投資回報期。我們亦會考慮出售較小型及船齡較高的貨船並以具吸引力的價格購置較大型及船齡較新的貨船的機遇，從而更新船隊。

我們以客戶為先的強健的業務模式、高裝載率、環球辦事處網絡、經驗豐富的員工、龐大的自有船隊及具競爭力的成本架構，均有利我們未來的發展。

我們良好的現金水平及低淨負債比率加強我們把握商機，擴充業務及成為更被信賴的貨運合作夥伴的能力。

我們擁有真正環球的業務及辦事處網絡，加上總部設於香港，良好的地理優勢定位為我們保持於增長中之小宗散貨分部的領導地位，尤其於亞洲。

於2018年年末，太平洋航運榮獲Lloyd's List的年度乾散貨營運商獎項及International Bulk Journal的優質顧客服務獎項。這些獎項肯定我們對優質營運、船隊增長的承諾、致力為客戶提供優越經驗的以客為重的理念及投資於真正以客戶為先的基礎設施和業務模式的承諾。這亦是對海上及岸上員工共同努力的高度認可，給我們成為客戶及其他持份者首選合作夥伴的動力，我們對彼等在本公司的成功中所擔當的角色表示感謝。

我們並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

- 在經濟刺激措施帶動下，新興市場及中國持續強勁的行業增長及基礎設施投資增加，有助乾散貨運的需求上升
- 中美貿易關稅及限制緩解，改善市場情緒及乾散貨貿易活動
- 中國環保政策促使資源由國內轉至進口供應
- 中期內新建造貨船訂單及交付量有限，有助壓抑供應
- 環境海事法規促使船隻報廢數量從現時的低位回升，並減低業內訂購新建造貨船的意慾
- 貨船因使用較昂貴低硫燃料而減慢航行速度及因安裝硫淨化器以符合國際海事組織於2020年的硫排放上限而暫停營運，有助減少供應
- 新興南亞及東南亞國家的動力煤炭進口量增加

#### 威脅

- 全球經濟增長放緩影響乾散貨商品貿易
- 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
- 貿易爭議升級，影響全球國內生產總值增長，市場情緒轉差及乾散貨船需求減弱
- 倘新建造貨船與二手貨船的價格差距收窄，可能導致過量新船訂單
- 燃油價格長期處於低位導致貨船加快航行速度，進而令供應及排放增加
- 巴西鐵礦石基礎設施受破壞影響全球鐵礦石噸位航距貿易

## 市場回顧

### 貨運市場概要

於2018年，小宗散貨貨運市場租金繼續從2016年的周期性低位復甦，乃推動自2011年以來最強勁的年度平均指數的因素。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8,270美元及10,910美元（淨值），平均租金按年上升14%及23%。

**8,270美元（淨值）**  **+14%**

2018年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

---

2018年的市況與2017年相若，年初出現典型的季節性回落，農曆新年後復甦升至十月最高位後回落，但首三個季度較少波動且處於較高水平。

**10,910美元（淨值）**  **+23%**

2018年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

---

小宗散貨市場的強勢是由於其供求平衡情況改善帶動，噸位航距需求按年上升5.3%，儘管船隊淨增長在老舊貨船報廢量偏低下僅為2.4%。燃油價格維持其升勢至十月，促使船隻以較慢的平均速度航行，令貨船供應減少。然而，此趨勢於年底逆轉，燃油價格大幅下跌，致使船隻航行速度上升。

2019年年初市況較過去兩年疲軟及農曆年期間跌幅更為顯著，預期今年市場會較為波動，然而，市場正值季節性復甦。

### 供應發展重點

新建造貨船交付量減少及貨船報廢量因貨運市場改善而大幅減少，2018年全球乾散貨船船隊按年淨增長為2.9%，與去年大致相若。由於貨船報廢量現已近乎零，難以進一步下跌，並有可能因更多老舊貨船及環保規例收緊而增加報廢。

**+2.4%**  1.2%（按年）

2018年全球小宗散貨船運力

---

乾散貨船船隊增長集中於較大型的巴拿馬型及好望角型乾散貨船分部，其分部運力的增長為3.2%，2017年則為2.8%。我們專門從事的小靈便型及超靈便型乾散貨船全球船隊數目於2018年的增長為2.4%，低於2017年的3.6%。

**+2.9%**  0.1%（按年）

2018年整體乾散貨船運力

---

全球乾散貨船船隊繼續以低於全速航行，若燃油價格下跌，即使沒有新增的新建造貨船，實際貨船供應仍有增長的空間。同樣地，倘燃油價格上升致貨船減速，則可減少貨船實際供應。

## 需求發展重點

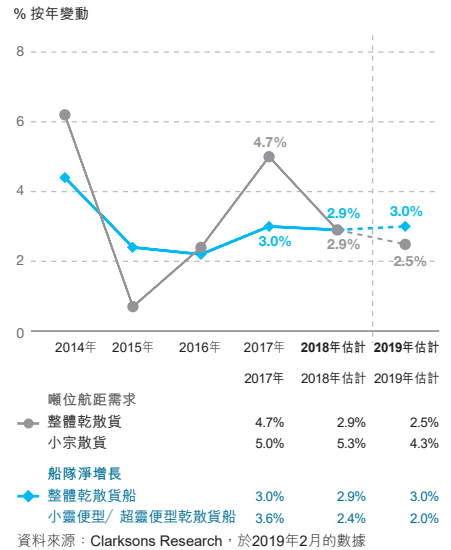
Clarksons Research估計2018年乾散貨運噸位航距需求按年增長2.9%，增長較2017年低，原因主要為全球的穀物、大豆及鐵礦石噸位航距需求疲軟，但此被除穀物外的小宗散貨5.3%穩健需求增長所抵銷。中國進口的八種主要小宗散貨商品連穀物的進口量增長為8.2%，但中國的鋼材出口量下跌8%，原因為國內需求強勁故減少出口意慾。

佔我們的業務比例極少的鐵礦石貿易於2018年增長持平，因部分中國鋼鐵廠轉用廢五金煉鋼而非使用鐵礦石加工。此外，2019年初巴西的鐵礦石出口已因基礎設施受破壞而有所影響。

2018年全球煤炭貿易估計增長3.3%，原因為美國出口及亞洲(尤其是印度及中國)進口增加，儘管煤炭貿易於2018年年末因中國實施煤炭進口限制而有所削弱。

全球穀物貿易增長疲軟，部分由於不利天氣及中美貿易爭議所影響。美國及巴西穀物出口為上半年的穩健需求提供支持，而下半年貿易流量(尤其是美國大豆出口)則受中國進口關稅所影響。

整體乾散貨船的供應與需求



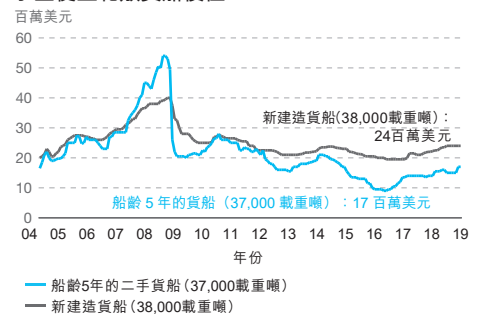
## 貨船價值

貨運市況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(現定義為37,000載重噸)及58,000載重噸的超靈便型乾散貨船之估值均為17,000,000美元。新建造貨船價格較去年二月上升8%至24,000,000美元。

**17.0百萬美元** ▲ +21%

二手小靈便型乾散貨船 (按年)

小靈便型乾散貨船價值



資料來源：Clarksons Research，於2019年2月22日的數據

## 預計貨船訂單

新建造貨船訂單於2018年仍集中於較大型的巴拿馬型、好望角型乾散貨船及非常大型的礦石貨船，儘管其分部的預訂下跌至全球船隊的4.9%。反之，我們較小型的小靈便型及超靈便型乾散貨船的合併預訂量則維持於2.1%。

新貨船訂單預計於2019年進一步下跌，原因為新建造貨船與二手貨船價格之間的差距持續以及尚未確定即將推出的環保規例及其對未來貨船設計的影響。

合併小靈便型及超靈便型乾散貨船訂單為6.5%。

資料來源：Clarksons Research，於2019年2月的數據	船型	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2018年報廢量佔於2019年1月1日之現有船隊百分比
	■ 小靈便型 (25,000–41,999載重噸)	5%	10	11%	0.4%
	■ 超靈便型 (前稱大靈便型) (42,000–64,999載重噸)	7%	10	8%	0.3%
	■ 巴拿馬型及超巴拿馬型 (65,000–119,999載重噸)	10%	10	8%	0.1%
	■ 好望角型 (120,000以上載重噸)	16%	9	6%	0.9%
	乾散貨船總量 >10,000載重噸	11%	10	8%	0.5%



## 我們的表現

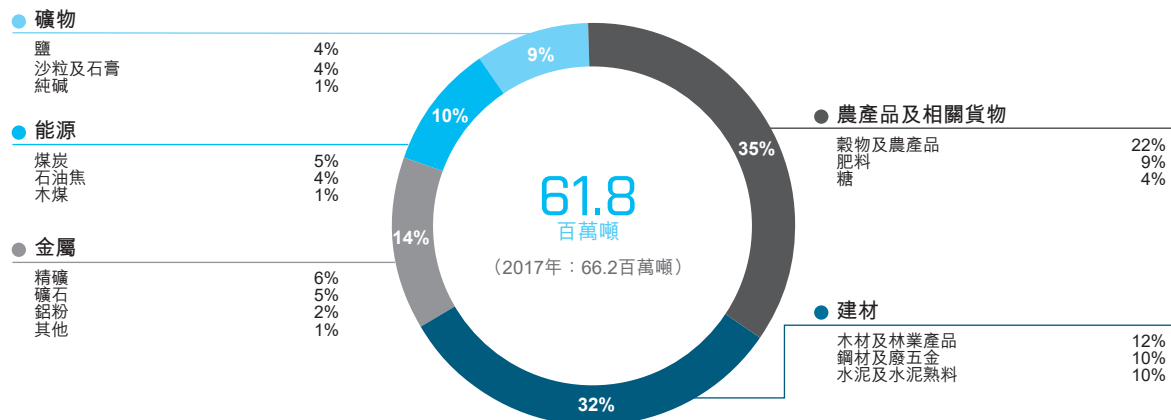
於乾散貨運市場顯著好轉的一年，我們的業務產生基本溢利淨額達72,000,000美元（2017年：2,200,000美元）。在此改善的市況下，我們的日均租金高於波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船現貨市場指數，並繼續維持有效地控制自有貨船營運開支。

### 營運表現

百萬美元	2018年 上半年	2018年 下半年	2018年	2017	變動
小靈便型乾散貨船貢獻	38.4	47.1	85.5	31.4	>+100%
超靈便型乾散貨船貢獻	15.8	26.3	42.1	19.8	>+100%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	2.7	2.8	5.5	5.5	-
營運表現(未計管理開支)	56.9	76.2	133.1	56.7	>+100%
一般及行政管理開支	(28.4)	(31.4)	(59.8)	(54.4)	-10%
稅款及其他	(0.5)	(0.8)	(1.3)	(0.1)	>-100%
基本溢利	28.0	44.0	72.0	2.2	>+100%
貨船賬面淨值	1,815.1	1,801.9	1,801.9	1,791.5	+1%

+/-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

### 2018年本集團貨運量

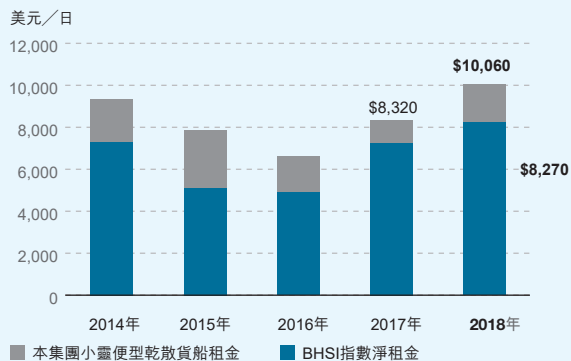


### 關鍵績效指標 KPI

#### 租金表現與市場比較

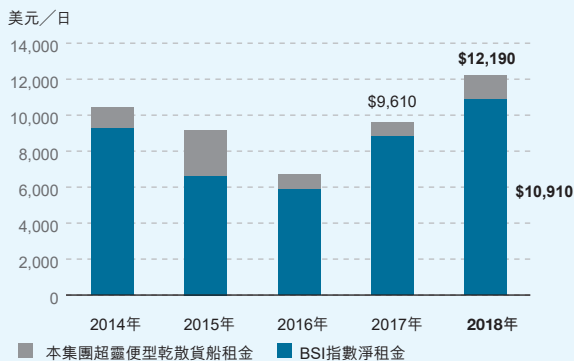
##### 小靈便型

表現較市場優勝 22%



##### 超靈便型

表現較市場優勝 12%

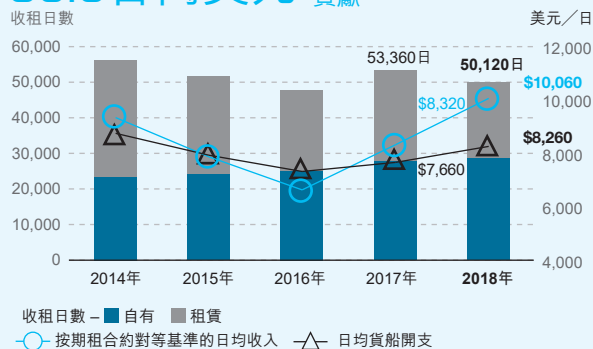


- 我們於2018年的租金表現較市場之現貨租金指數為優勝，反映我們船隊的規模及貨運訂約的價值，以及我們完善貨運組合及有效配對船隻與貨物的能力，以盡量提高貨船使用率及租金。

## 盈利能力

### 小靈便型

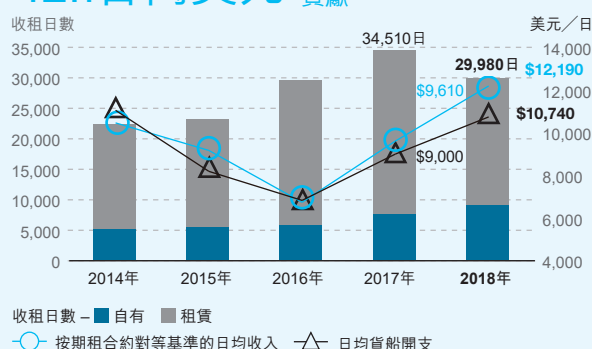
85.5百萬美元 貢獻



- 我們的小靈便型乾散貨船50,120收租日的日均租金為10,060美元及日均開支為8,260美元。我們的超靈便型乾散貨船29,980收租日的日均租金為12,190美元及日均開支為10,740美元。
- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船貢獻均有顯著的按年增長。主要由於市況改善、持續優於大市表現及有效地控制成本，達致遠低於市場租金的具競爭力的收支平衡水平，從而提升我們現有已擴大的自有貨船船隊的溢利。
- 年內，我們平均營運139艘小靈便型乾散貨船及83艘超靈便型乾散貨船，其收租日數分別按年減少6%及13%。這是由於我們提高了自有船隊數目，及因中國的鋼材出口量下降而減少租入短期租賃超靈便型乾散貨船。

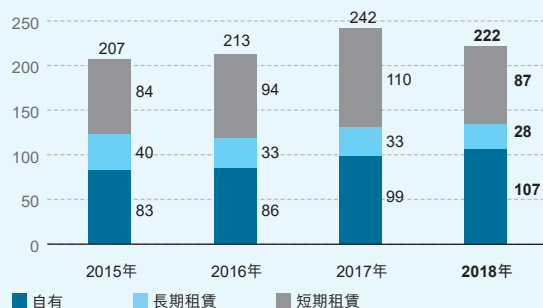
### 超靈便型

42.1百萬美元 貢獻



## 太平洋航運船隊發展

年度營運的小靈便型及超靈便型貨船平均數目

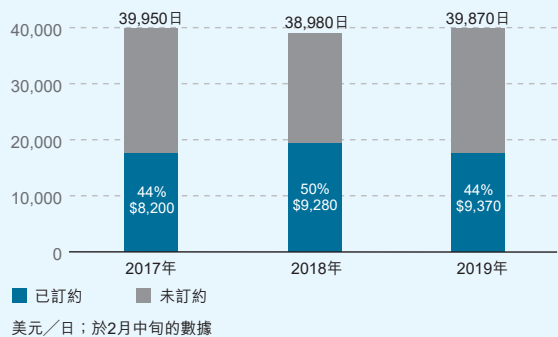


截至2018年12月31日，我們的自有小靈便型及超靈便型乾散貨船數目為82艘及27艘

## 未來租金及已訂合約

### 小靈便型

已訂約收租日數



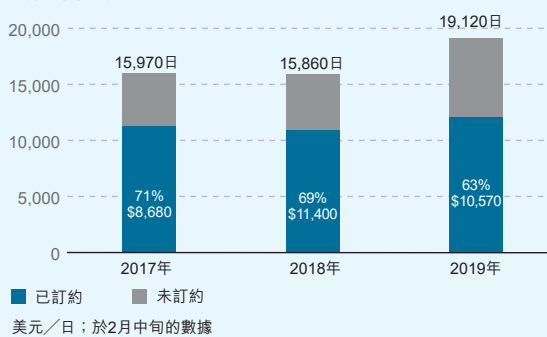
- 2019年的39,870小靈便型及19,120超靈便型乾散貨船收租日數中，分別已有44%及63%按日均租金9,370美元及10,570美元（淨額）獲訂約（已訂合約日數不包括以與指數掛鈎的浮動租金租入的貨船的收租日數）。

上表比較我們過去數年於二月同一時間的已訂合約水平。

- 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，因此我們的已訂合約會為本集團帶來某程度上的穩定收入。

### 超靈便型

已訂約收租日數



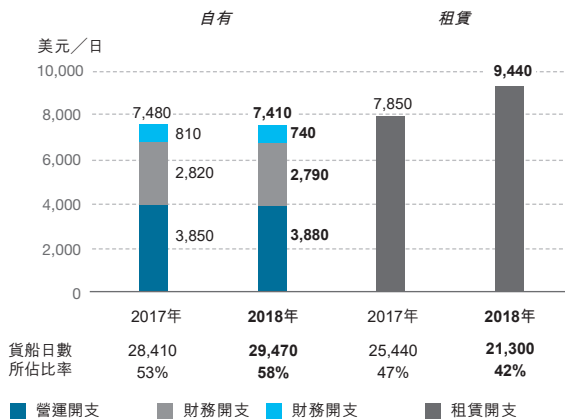
## 日均貨船開支及承擔

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簡短分析，以說明該等開支的結構及變動情況。

### 貨船日均損益開支

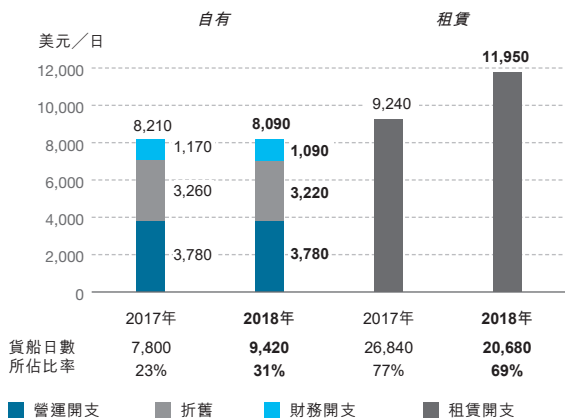
#### 小靈便型

綜合**8,260**美元（2017年：7,660美元）  
（不包括一般及行政管理開支）



#### 超靈便型

綜合**10,740**美元（2017年：9,000美元）  
（不包括一般及行政管理開支）



**營運開支**—日均營運開支因規模效益及採購效率而大致維持於非常具競爭力的水平。

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1.2日（2017年：1.0日）。

**折舊**—我們的折舊開支（包括資本化的入場開支）主要由於購入價格較低的貨船而輕微下調。

**財務開支**—我們的小靈便型乾散貨船的日均損益及現金財務開支分別為740美元及680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1,090美元及1,000美元。損益與現金財務開支之間的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。

**租賃開支**—由於2018年市況改善，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增至9,440美元及9,880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11,950美元及12,050美元。損益與現金租賃開支之間的差額主要反映較早前就2018年租賃承擔作出的有償契約撥備之撥回。

	長期 (一年以上)	短期	與指數 掛鉤	總計
<b>小靈便型乾散貨船</b>				
貨船日數	7,450	13,250	600	21,300
日均損益	8,600	9,960	8,380	9,440
<b>超靈便型乾散貨船</b>				
貨船日數	2,820	16,770	1,090	20,680
日均損益	11,530	12,100	10,790	11,950

**日均現金開支**—不包括上述非現金項目及一般及行政管理開支，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6,790美元（2017年：6,360美元）及9,770美元（2017年：8,310美元）。

**一般及行政管理開支**—我們的所有一般及行政管理開支總額為59,800,000美元（2017年：54,400,000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740美元（2017年：600美元），其中自有貨船及租賃貨船之日均開支分別為950美元及540美元。按年增加主要由於僱員開支增加及我們的貨船日數減少（租賃日數減少被自有貨船日數增加部分抵銷）所致。

## 貨船經營租賃承擔

於2018年12月31日，我們未來的貨船經營租賃承擔為317,100,000美元（2017年：396,500,000美元），其中小靈便型乾散貨船佔206,300,000美元；超靈便型乾散貨船佔95,600,000美元；超巴拿馬型乾散貨船佔15,200,000美元。

本集團小靈便型乾散貨船的經營租賃承擔日數減少24%至20,040日（2017年：26,340日），而超靈便型乾散貨船的經營租賃承擔日數減少11%至7,620日（2017年：8,590日）。

## 不包括租金與指數掛鈎的貨船的承擔

下表列示本集團租入之小靈便型及超靈便型乾散貨船按年餘下經營租賃期內的日均租金。

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	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均 租金
2019年上半年	3,590	10,260	910	10,240	4,500	10,250	1,090	13,170	2,960	12,010	4,050	12,320
2019年下半年	3,350	10,160	60	11,260	3,410	10,180	1,080	13,210	210	11,410	1,290	12,920
2019年	6,940	10,210	970	10,310	7,910	10,220	2,170	13,190	3,170	11,970	5,340	12,460
2020年	4,020	10,420	–	–	4,020	10,420	1,560	13,030	–	–	1,560	13,030
2021年	3,130	10,150	–	–	3,130	10,150	590	12,240	–	–	590	12,240
2022年	2,490	9,920	–	–	2,490	9,920	130	12,500	–	–	130	12,500
2023年	1,470	10,620	–	–	1,470	10,620	–	–	–	–	–	–
2024年及之後	1,020	11,310	–	–	1,020	11,310	–	–	–	–	–	–
總計	19,070		970		20,040		4,450		3,170		7,620	

若干長期租賃貨船可能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2019年的承擔，與指數掛鈎的超靈便型乾散貨船日數為80天。

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，12個月以上貨船租賃期的經營租賃將以使用權資產及租賃負債計入資產負債表內。

## 有償契約撥備

隨著按期租合約到期支付貨船租金，本集團撥回就2018年租賃承擔作出的有償契約撥備16,100,000美元至損益表。此外，由於預計未來貨船收入將高於期租合約承擔的開支，餘下12,700,000美元的撥備亦因此被撥回至損益表內。

## 於2016年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」），而此安排已於2018年結束。在有關安排下，損益表仍反映原有合約貨船租金，惟已發行股份的價值已扣減貨船租金之現金付款。於2018年現金扣減金額為4,700,000美元。

## 貨船資本承擔

於2018年12月31日，本集團就購置三艘貨船的資本承擔為44,800,000美元。該等貨船其中一艘已於2019年1月交付（已計入載於第一頁我們船隊列表中的111艘自有貨船），一艘已於2月交付及餘下一艘將於2019年3月底前交付。

於2018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7艘小靈便型、2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。

	百萬美元	艘數	總計
小靈便型		1	17.2
超靈便型		2	27.6
		3	44.8

# 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、出售及購置貨船，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。

## 發展

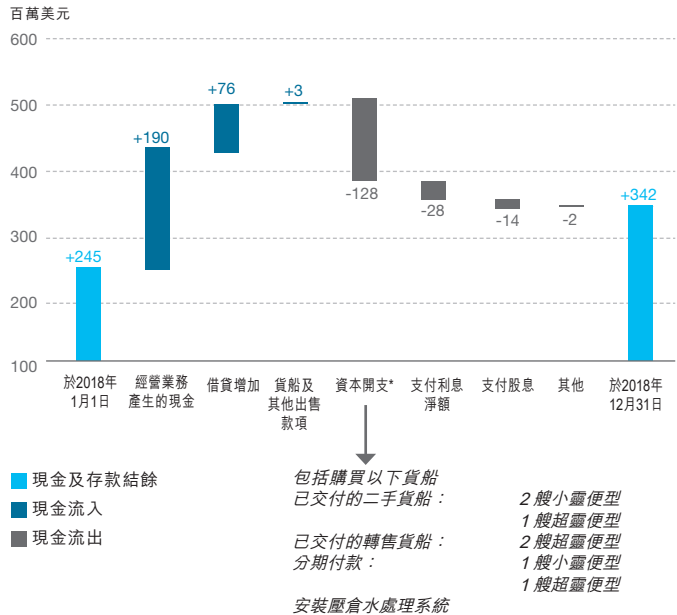
於2018年：

- 繼乾散貨運市場狀況好轉，本集團經營業務的現金流入相較2018年上半年的72,100,000美元及2017年全年的124,700,000美元，進一步改善至189,500,000美元。
- 於6月，本集團新簽訂以41艘曾被抵押貨船及9艘沒有被抵押貨船為7年期的325,000,000美元循環信用銀團貸款作抵押，利率為倫敦銀行同業拆息加1.5%。該貸款為6筆現有的已承諾貸款作重新融資及提供136,000,000美元新資金。該貸款已於簽署時被全數提用。
- 於11月，本集團為一個現有定期貸款，並以該貸款下的相同19艘貨船作抵押，新增了比現有還款期延長的40,000,000美元借貸，利率定為倫敦銀行同業拆息加1.5%。
- 就我們的重新融資，本集團在新增已承諾借貸中淨提用185,300,000美元和淨償還109,600,000美元，以現金計算，有抵押借貸於年內增加75,700,000美元。
- 本集團支付127,900,000美元資本開支：
  - (a) 本集團於1月以現金20,800,000美元購入一艘轉售新建超靈便型乾散貨船；
  - (b) 本集團於4月以現金12,200,000美元購入一艘二手小靈便型乾散貨船；
  - (c) 於5月，本集團承諾購買一艘二手超靈便型乾散貨船、一艘二手小靈便型乾散貨船、一艘轉售新建超靈便型乾散貨船及一艘轉售新建小靈便型乾散貨船，總代價88,500,000美元乃以下列方式支付：i) 向貨船的賣方發行相當於44,300,000美元的新股份；及 ii) 現金44,200,000美元，其中39,300,000美元已於2018年支付，而4,900,000美元餘額已於2019年年初支付；
  - (d) 於8月，本集團以現金16,400,000美元購入一艘二手超靈便型乾散貨船；及
  - (e) 本集團已支付39,200,000美元例行入塢開支，包括壓倉水處理系統的初步安裝及其他成本。

於2018年12月31日：

- 本集團的現金及存款為341,800,000美元，淨負債比率為34%。
- 本集團未被抵押的貨船（包括兩艘已於2019年年初交付及一艘將於2019年3月底前交付的貨船）共有八艘，市值估計約為147,000,000美元。
- 本集團的已承諾借貸融資額已全數提用。

## 2018年集團現金的來源及其運用



\* 不包括以股本支付的18,000,000美元資本開支

## 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	2018年	2017年	變動
現金及存款總額	341.8	244.7	+40%
長期借貸的流動部分	(223.7)	(104.1)	
長期借貸的非流動部分	(737.4)	(776.9)	
借貸總額	(961.1)	(881.0)	-9%
借貸淨額	(619.3)	(636.3)	+3%
借貸淨額相對股東權益比率	50%	55%	
借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI	34%	35%	
營運資金淨額	140.4	136.8	+3%

財務部門因應集團財務守則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。

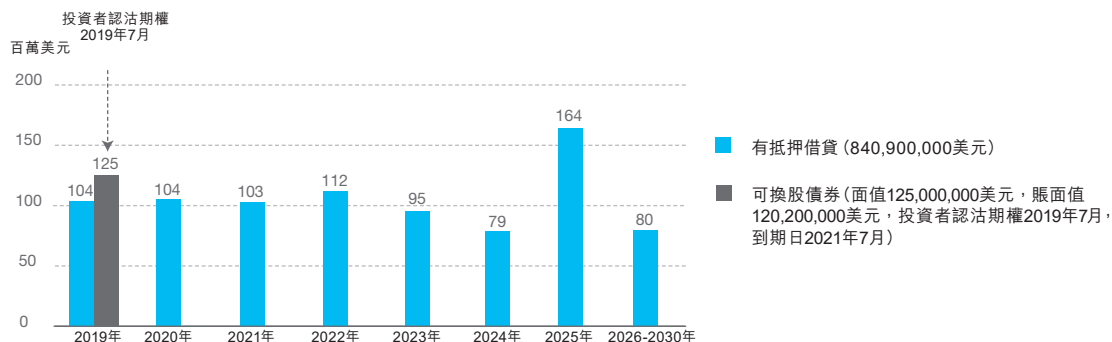
財務部門根據風險、回報及流動性的適度平衡，投資於各種金融產品以提高集團收益。現金、存款及投資產品存放於主要位於香港的多家大型銀行。

於2018年12月31日，本集團持有的現金及存款包括339,200,000美元及相當於2,600,000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2.3%的回報率。

## 債務

### 借貸償還明細表



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2018年12月31日的借貸總額為961,100,000美元(2017年：881,000,000美元)，當中包括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—840,900,000美元(2017年：763,300,000美元)

期內借貸總額增加主要由於本集團提用已承諾借貸融資額，惟部分被借貸按期的攤銷所抵銷。

年內，本集團已全數提用剩餘已承諾借貸融資額。

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2018年12月31日：

- 本集團的有抵押借貸乃以105艘賬面淨值總額為1,688,500,000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：

利息開支下降至28,400,000美元(2017年：29,100,000美元)，主要由於年內的平均有抵押借貸額減少至701,300,000美元(2017年：794,900,000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120,200,000美元(2017年：117,700,000美元)

於2018年12月31日及2017年12月31日，本集團的可換股債券的年票息為3.25%，於2021年7月到期，本金為125,000,000美元，目前的轉換價為3.03港元，有關債券持有人有權於2019年7月向本集團按本金額的100%沽出債券。

倘若債券持有人行使其認沽權，本集團已備有充足資金以全數償付債券。

損益表含義：

利息開支為6,500,000美元(2017年：6,400,000美元)，乃根據可換股債券的實際利率5.7%(2017年：5.7%)計算。

## 財務開支

### 財務開支按性質分析

百萬美元	平均利率		於2018年 12月31日 之結餘	財務開支		(增加)／ 減少
	損益表	現金		2018年	2017年	
有抵押借貸(包括利率掉期合約的已變現開支)	4.0%	4.0%	840.9	<b>28.4</b>	29.1	3%
可換股債券(附註)	5.7%	3.3%	120.2	<b>6.5</b>	6.4	(2%)
	<b>KPI 4.2%</b>	<b>KPI 3.9%</b>	961.1	<b>34.9</b>	35.5	2%
其他財務費用				<b>1.0</b>	0.5	
財務開支總計				<b>35.9</b>	36.0	0%
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 6.0倍</b>	3.7倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為6,500,000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，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，該等利率掉期合約期內產生的已變現收入為200,000美元。於2018年12月31日，本集團的長期借貸中有58%(2017年：65%)按固定利率計算利息。本集團預期於2019年及2020年12月31日現有的長期借貸將分別約51%及43%按固定利率計算利息。

# 財務報表

## 集團表現分析

百萬美元	附註	2018年	2017年	變動*
營業額		<b>1,591.6</b>	1,488.0	+7%
燃料、港口開銷及其他航程開支		<b>(710.5)</b>	(701.5)	-1%
按期租合約對等基準的收入	1	<b>881.1</b>	786.5	+12%
自有貨船開支				
營運開支	2	<b>(149.7)</b>	(139.3)	-7%
折舊	3	<b>(114.5)</b>	(107.6)	-6%
財務開支淨額	4	<b>(32.4)</b>	(32.3)	-
租船開支	5	<b>(451.4)</b>	(451.0)	-
營運表現(未計管理開支)		<b>133.1</b>	56.3	>+100%
一般及行政管理開支總額	6	<b>(59.8)</b>	(54.4)	-10%
稅項及其他		<b>(1.3)</b>	0.3	>-100%
基本溢利		<b>72.0</b>	2.2	>+100%
未變現的衍生工具(開支)/收入	7	<b>(11.7)</b>	5.4	
有償契約撥備之撥回	8	<b>12.7</b>	-	
來自Muchalat投資的分派	9	<b>1.6</b>	-	
撇銷貸款安排費用	10	<b>(1.6)</b>	-	
貨船減值及出售	11	<b>(0.7)</b>	(1.3)	
辦公室搬遷開支		-	(1.4)	
拖船匯兌虧損		-	(1.3)	
股東應佔溢利		<b>72.3</b>	3.6	>+100%
稅息折舊及攤銷前溢利	12	<b>215.8</b>	133.8	+61%
淨溢利率		<b>5%</b>	1%	+4%
平均股本回報率		<b>6%</b>	1%	+5%

\* 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、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、有償契約撥備之動用及撥回及租賃開支扣減之調整。

### 附註

1. 按期租合約對等基準的收入總額增加12%，反映市場持續復甦。
2. 隨著我們的自有船隊擴充，自有貨船總營運開支增加7%，但因規模效益及持續成本控制，我們的日均貨船開支大致維持於非常具競爭力的水平。
3. 隨著我們的自有船隊擴充，我們的自有貨船折舊增加6%，但由於購入貨船的價格較低，日均折舊開支亦輕微下跌。
4. 財務開支淨額大致不變。
5. 租船開支(已扣減有償契約撥備撥回)大致不變。
6. 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。
7. 由於石油及燃料價格大幅下跌，導致於年末產生燃料掉期合約的未變現衍生工具開支。
8. 由於市場前景改善，未來數年的有償契約撥備結餘已全數撥回。
9. 從我們聯營公司Muchalat所得其於清盤前出售資產的派付。我們於此家聯營公司的投資於較早前已全數減值。
10. 因我們以現有貸款重新融資為循環信用貸款，故此有關現有貸款之安排費用被撇銷。
11. 有關出售一艘船齡較高的小靈便型乾散貨船(將於2019年交付予買家)的減值。
12. 稅息折舊及攤銷前溢利大幅增加有賴貨運市場於2018年增強。我們於年末的現金及存款為341,800,000美元(2017年：244,700,000美元)，淨負債比率為34%(2017年：35%)。



## 綜合損益表

	附註	截至12月31日止年度	
		2018年 千美元	2017年 千美元
營業額		1,591,564	1,488,019
服務開支		(1,507,705)	(1,463,311)
毛利		83,859	24,708
間接一般及行政管理開支		(6,003)	(5,310)
其他收入及收益		30,459	20,431
其他開支		(2,416)	(4,226)
財務收入		3,513	3,651
財務開支		(35,866)	(35,998)
除稅前溢利	4	73,546	3,256
稅項(支出)/抵免	5	(1,262)	354
股東應佔溢利		72,284	3,610
股東應佔溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	7(a)	1.64	0.09
每股攤薄盈利	7(b)	1.61	0.09

## 綜合全面收益表

	截至12月31日止年度	
	2018年 千美元	2017年 千美元
股東應佔溢利	72,284	3,610
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	4,346	(10,356)
– 公平值(虧損)/收益	(5,744)	12,656
匯兌差額	(669)	771
因出售拖船資產時從儲備撥回至損益表的匯兌虧損	–	1,306
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/可供出售財務資產之公平值虧損	(275)	(306)
股東應佔全面收益總額	69,942	7,681

## 綜合資產負債表

		於12月31日	
	附註	2018年 千美元	2017年 千美元
<b>資產</b>			
非流動資產			
物業、機器及設備		1,807,672	1,797,587
商譽		25,256	25,256
衍生資產		1,745	1,233
應收貿易賬款及其他應收款項	8	8,900	5,254
可供出售財務資產		–	569
有限制銀行存款		58	58
		<b>1,843,631</b>	<b>1,829,957</b>
流動資產			
存貨		85,488	71,774
衍生資產		214	4,834
持作出售資產		6,450	–
應收貿易賬款及其他應收款項	8	88,679	80,275
現金及存款		341,744	244,636
應收稅款		–	116
		<b>522,575</b>	<b>401,635</b>
<b>資產總額</b>		<b>2,366,206</b>	<b>2,231,592</b>
<b>權益</b>			
股東應佔資本及儲備			
股本		45,205	43,554
保留溢利		202,262	154,387
其他儲備		983,742	963,194
<b>總權益</b>		<b>1,231,209</b>	<b>1,161,135</b>
<b>負債</b>			
非流動負債			
衍生負債		9,912	5,790
長期借貸		737,377	776,876
有償契約撥備		–	12,731
應付貿易賬款及其他應付款項	9	5,537	10,203
		<b>752,826</b>	<b>805,600</b>
流動負債			
衍生負債		7,374	772
應付貿易賬款及其他應付款項	9	150,559	143,878
長期借貸的流動部分		223,716	104,092
應付稅項		522	–
有償契約撥備		–	16,115
		<b>382,171</b>	<b>264,857</b>
<b>負債總額</b>		<b>1,134,997</b>	<b>1,070,457</b>

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. 採納新訂之香港會計準則及會計政策變動

除下文所述採納的新準則外，本集團所採納之其他會計政策與截至2017年12月31日止年度之年度財務報表所採納的一致。

以下新訂準則於2018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。

香港財務報告準則第9號 金融工具  
香港財務報告準則第15號 來自客戶合約之營業額

採納該等準則及新會計政策的影響於下文附註(i)披露。其他於此會計期間生效的新訂準則，並無對本集團的會計政策產生任何影響，亦無須對財務報表作出任何調整。

### (i) 對本集團財務報表的影響

採納上述新準則後，本集團選擇使用經修訂追溯法以作過渡。新準則產生之重新分類及調整並不於2017年12月31日之資產負債表作重述，但於2018年1月1日期初結餘作調整。有關詳細解釋請參閱以下附註(ii)及(iii)。

下表載示就於各個別財務報表項目的期初結餘中確認之調整，其中不包括不受會計政策變動影響之項目。

#### 資產負債表(摘錄)

千美元	2017年 12月31日 (先前報告)	香港財務報告 準則第15號 (附註(ii))	香港財務報告 準則第9號 (附註(iii))	2018年 1月1日 (重述)
<b>非流動資產</b>				
按公平值列賬及其變動計入其他全面收益 的財務資產	—	—	569	569
可供出售財務資產	569	—	(569)	—
<b>流動資產</b>				
應收貿易賬款及其他應收款項—流動	80,275	(8,784)	—	71,491
<b>權益</b>				
保留溢利	154,387	(8,784)	1,619	147,222
其他儲備	963,194	—	(1,619)	961,575

## (ii) 香港財務報告準則第15號「來自客戶合約之營業額」

由於採納香港財務報告準則第15號，本集團來自程租合約的租金收入的確認基準已由「卸貨至卸貨」改為「裝貨至卸貨」。

本集團選擇使用經修訂追溯法以作過渡，此法讓本集團如附註(i)所示確認此準則於2018年1月1日保留溢利和應收貿易賬款及其他應收款項的期初結餘之累計影響作調整，而比較數字不予重述。

財務報表之各項金額於採納香港財務報告準則第15號之前(即先前香港會計準則第18號仍生效時)及採納後的比較如下：

### 資產負債表(摘錄)

千美元	於2018年12月31日		
	採納 香港財務報告 準則第15號之前	採納香港 財務報告準則 第15號的效應	如報告
應收貿易賬款及其他應收款項 – 流動	98,852	(10,173)	88,679
保留溢利	212,435	(10,173)	202,262

### 損益表(摘錄)

千美元	截至2018年12月31日止年度		
	採納 香港財務報告 準則第15號之前	採納香港 財務報告準則 第15號的效應	如報告
營業額	1,592,953	(1,389)	1,591,564

採納香港財務報告準則第15號對綜合現金流量表的經營、投資及融資活動產生的現金流量淨額並無影響。

## (iii) 香港財務報告準則第9號「金融工具」

### 按公平值列賬及其變動計入其他全面收益的財務資產

本集團已選擇於其他全面收益呈列其上市股票證券(以往分類為可供出售財務資產)之公平值變動，因它們並非香港財務報告準則第9號項下之持作買賣亦非業務組合之或然代價。

根據此選擇，僅合格股息於損益確認(除非其明確代表重獲投資成本的一部分)。公平值變動於其他全面收益內確認並永不撥回損益。倘資產終止確認時，累計收益或虧損將重新分類至保留溢利。

誠如香港財務報告準則第9號允許，本集團已選擇豁免重述其比較數字。因此如附註(i)所示，比較數字繼續列賬為可供出售而其期初結餘則重新分類為按公平值列賬及其變動計入其他全面收益，並無對初期採納日期(即2018年1月1日)的賬面值作出調整。

### 應收貿易賬款及其他應收款項

本集團的減值方法及分類符合香港財務報告準則第9號之預期信貸虧損規定。因此，毋須作出調整。

### 衍生及對沖活動

遠期外匯合約及利率掉期合約繼續符合香港財務報告準則第9號之現金流量對沖。本集團的風險管理策略及對沖紀錄亦符合香港財務報告準則第9號之規定，因此毋須作出調整。

### 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。

本集團來自程租合約的租金收入的確認基準已由「卸貨至卸貨」改為「裝貨至卸貨」。有關會計政策的變動，請參閱附註2(ii)。

### 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	2018年	2017年
所耗燃料	382,706	338,507
港口開銷及其他航程開支	337,609	361,265
折舊		
– 自有貨船	114,537	107,603
– 其他物業、機器及設備	1,798	1,684
借貸利息		
– 有抵押銀行貸款	26,343	26,375
– 無抵押可換股債券	6,534	6,400
– 其他有抵押借貸	2,154	2,149
動用有償契約撥備	(16,115)	(20,273)
撥回有償契約撥備	(12,731)	–
燃料掉期合約淨虧損／(收益)	1,796	(5,815)
減值虧損撥備 – 貨船	705	–
出售物業、機器及設備虧損	37	539

### 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。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	2018年	2017年
即期稅項		
– 香港利得稅，按稅率16.5% (2017年：16.5%) 計算撥備	726	323
– 海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	410	348
就過往年度作出調整	126	(1,025)
稅項支出／(抵免)	1,262	(354)

## 6. 股息

	2018年			2017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	3.7	0.5	22,018	-	-	-
	6.2	0.8	36,333	-	-	-
年內派付中期股息	2.5	0.3	14,315	-	-	-

擬派末期股息須待至2019年4月17日於股東週年大會上由股東批准。

## 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。

	2018年	2017年
股東應佔溢利 (千美元)	72,284	3,610
已發行普通股的加權平均數 (千股)	4,397,925	4,079,791
每股基本盈利 (美仙)	1.64	0.09
相等於 (港仙)	12.88	0.69

### (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。

	2018年	2017年
股東應佔溢利 (千美元)	72,284	3,610
已發行普通股的加權平均數 (千股)	4,397,925	4,079,791
就計算未歸屬有限制股份的每股攤薄盈利的調整 (千股)	84,222	80,542
每股攤薄盈利的普通股加權平均數 (千股)	4,482,147	4,160,333
每股攤薄盈利 (美仙)	1.61	0.09
相等於 (港仙)	12.64	0.68

## 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	2018年	2017年
30日或以下	35,057	34,188
31- 60日	3,609	3,749
61- 90日	1,899	742
90日以上	4,000	5,991
	44,565	44,670

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	2018年	2017年
30日或以下	49,930	50,729
31– 60日	1,125	290
61– 90日	157	221
90日以上	3,318	5,314
	54,530	56,554

### 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。

### 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2018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2018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2018年12月31日止年度派付末期股息每股3.7港仙，倘有關股息建議獲股東於本公司2019年股東週年大會上批准，則預期將於2019年5月7日或前後派付予於2019年4月25日名列本公司股東名冊之股東。

本公司股東名冊將於2019年4月25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2019年4月24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2019年4月23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2018年年度年報將在不遲於2019年3月12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。