

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佈的內容概不負責，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佈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。

# Pacific Basin Shipping Limited

## 太平洋航運集團有限公司\*

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號: 2343)

### 截至2020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2020年12月31日止年度的業績如下:

## 業務摘要

### 集團

- 於2020年上半年，全球各地為遏制新型冠狀病毒疫情所採取的措施影響乾散貨運貿易，但市場於下半年錄得強勁復甦
- 我們錄得稅息折舊及攤銷前溢利為184,700,000美元，但由於上半年的貨運市場疲弱，本集團錄得19,400,000美元的年度基本虧損
- 我們錄得年度淨虧損208,200,000美元，主要由於本集團就核心小靈便型乾散貨船船隊作出199,600,000美元的非現金一次性減值
- 由於2020年上半年貨運市場租金顯著下跌及市場前景不明朗，加上船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船與船齡較輕及較大型的小靈便型乾散貨船大致上不再可互換調配，本集團檢討自有貨船及使用權資產的賬面值後，於2020年為主要涉及最小型和船齡最高的小靈便型乾散貨船作出減值。在所有因素不變的前提下，減值不會影響經營業務產生的現金流、稅息折舊及攤銷前溢利或可動用流動資金，而是減低未來的折舊開支和提高每股盈利和股本回報率
- 我們的核心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高於市場指數1,140美元及3,360美元
- 我們的15,500日營運活動產生穩健的日均利潤1,080美元(淨值)
- 我們於年末的可動用流動資金總額達362,500,000美元(現金及已承諾融資)，淨負債比率為37%

### 船隊

- 我們已獲交付三艘現代化貨船、出售三艘較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船，並已承諾購買另外五艘現代化超靈便型乾散貨船
- 在目前的已訂約貨船交付後，自有船隊將為116艘貨船及共營運約250艘貨船
- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船於2021年第一季的收租日數中，分別已有94%及100%按日均租金10,150美元及13,380美元(淨值)訂約
- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均營運綜合開支為4,120美元，維持極具競爭力的水平

### 展望

- 2021年的乾散貨運市場已受惠於全球經濟復甦，其於今年的開首勢頭明顯強於以往同期。市場租金走勢更為強勁，乃源於市場對乾散貨商品的需求全面復甦，尤其是強勁的中國需求和全球穀物貿易
- 貨船效率不足亦是近期市場走強的原因。運載澳洲煤炭的貨船在中國卸貨港外受阻，新型冠狀病毒疫情干擾了交通秩序，而較往常為多的乾散貨噸位集中在太平洋地區
- 預計新建貨船交付量將進一步減少，尤其是在2021年下半年和2022年，再結合報廢量一併考慮，將相當可能導致整個乾散貨船行業船隊淨增長減少，尤其是我們所經營的分部。整體乾散貨船訂單現時處於數十年來最低的水平
- 我們預計船隊增長放緩和商品需求上升將推動2021年及往後的乾散貨平均貨運租金增加
- 我們穩健的資產負債表和強健的流動資金水平、以客戶為中心的業務模式、高裝載率、實力雄厚的團隊、龐大的自有船隊、具有競爭力的成本結構以及優於市場指數的租金表現，將支持我們把握未來更強勁市場的機遇

百萬美元	截至12月31日止年度	
	2020年	2019年
營業額	1,470.9	1,585.9
稅息折舊及攤銷前溢利 #	184.7	230.7
基本(虧損)/溢利	(19.4)	20.5
股東應佔(虧損)/溢利	(208.2)	25.1
每股基本盈利(港仙)	(34.5)	4.3
每股全年股息(港仙)	-	2.1

# 稅息折舊及攤銷前溢利乃按毛利減間接一般及行政管理開支計算，不包括折舊及攤銷、匯兌差額、以股權支付的補償、燃料掉期合約遠期差價之平倉收益及未變現衍生工具收支淨額。

### 我們的船隊 (於2021年1月31日)

		營運貨船			總計
		自有 <sup>1,2</sup>	長期租賃	短期租賃 <sup>3</sup>	
	小靈便型	77	15	41	133
	超靈便型	36	4	77	117
	超巴拿馬型	1	1	-	2
	總計	114	20	118	252

<sup>1</sup> 上述已包括一艘於2020年購買並已於2021年2月交付的貨船

<sup>2</sup> 不包括四艘已購入及兩艘已出售之貨船，預期所有貨船將於2021年上半年交付

<sup>3</sup> 於2021年1月營運的短期及與指數掛鈎的貨船之平均數目

# 主席報告

## 在疫情肆虐下渡過挑戰滿途的一年

2020年無疑是驚濤駭浪的一年，全球各地為遏制新型冠狀病毒疫情所採取的措施影響乾散貨運市場，對本集團的業務帶來實質的挑戰，亦對我們的員工，尤其是船員帶來切身的衝擊。

太平洋航運的貨船收入再次領先市場，並錄得正面的經營現金流。然而，鑑於上半年市場疲憊不堪，儘管下半年市場復甦，我們全年仍錄得基本虧損，並因於6月對小靈便型乾散貨船船隊作出減值而在損益錄得重大淨虧損。

## 讓業務可持續發展的有效平台

我們能夠成功渡過這段充滿挑戰的時期，並一如既往地為客戶提供卓越和完善的服務，同時維持財務穩健，足證我們多年來用心建立的政策和方針。這也令我深信我們為未來發展所作的準備。

## 穩健的商業模式及優越的船隊

隨著市場在2020年下半年復甦，我們重啟船隊的增長和更新活動，訂約購置優質的現代化超大靈便型乾散貨船，並出售一些船齡最高、較小型的小靈便型乾散貨船。我們的策略是確保我們常常擁有業務所需及能符合未來不斷增加的排放法規的高效貨船。

我們具規模、統一設計、靈活可互換的多功能船隊，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，也讓我們能夠配合貨船及貨物實現高裝載率及高於市場指數的按期租合約對等基準收入。

## 卓越的團隊、明智的價值觀、國際級的業界聲譽

本公司在2020年獲得多個獎項和殊榮，以表彰我們在安全和外部港口國監督、社會貢獻、環保實踐和企業管治、投資者關係和融資交易等方面的卓越表現。

這些獎項標誌著我們出色的團隊的專業精神，包括高級管理人員、員工和船員，他們的經驗以及矢志提供卓越服務的精神，推動我們成為客戶和其他持份者的首選合作夥伴。

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。

## 明晰的可持續發展重點

長遠成功也有賴於我們負責任、可持續的商業行為和經營實踐，這將令我們更具競爭力，並提高我們的財務表現、聲譽以及業務的可持續發展前景和未來價值。

多年來，根據我們的政策和制度，我們對可持續發展的積極進取態度一直植根於企業文化中，我們將安全放在首位，並與不斷發展的行業最佳實踐一致，越來越重視環境責任。

我們的安全和環境表現在同業表現領先，是由我們創新和全面的內部船隊管理團隊推動，其技術、海事和專業的船員管理也提高了我們服務的可靠性，並且為我們4000多名船員的福祉提供支援。對於新型冠狀病毒疫情導致的全球船員換班危機，以及我們為支援船員和推動各界齊心解決全球危機所做的一些工作之回顧，請參閱我們年報的封面內頁。

在2020年，我們在安全和環境績效指標上的表現更進一步，反映在我們維持逐步改善趨勢的工傷頻率、外部港口國監督缺失率、排放密度和其他關鍵指標，而我們長期以來在以上指標的表現更是業內首屈一指。

## 減碳

國際海事組織的溫室氣體減排目標是於2030年前把國際航運業的二氧化碳效能提高至少40%（相對於2008年），及於2050年降低業界的合計溫室氣體排放量的一半，以期望在本世紀內實現零碳圖景。

我們力求於2030年前把二氧化碳效能提高至少40%，此目標與國際海事組織的一致，而我們的自有船隊的碳排放密度持續下降並朝著此目標推進。我們專責於優化減排工作的團隊在技術同事的支援下，將繼續研究和採用新的省油技術和營運常規，再加上我們正在推行的船隊現代化和善用措施，將讓我們能夠符合日趨嚴謹的未來排放目標和法規。

我們亦密切關注航運業實現完全碳中和的長遠目標，這需要大規模生產綠色燃料、建立全球綠色燃料加油物流及開發深海零排放貨船。如要於2050年降低業界的合計溫室氣體排放量的一半，並在此後實現零碳圖景，則需要在2030年前開始大規模採用商業上可行的深海零排放貨船。

我們亦已踏上抵銷碳排放的道路，從2020年開始，我們的岸上業務已實現淨零碳排放，我們亦將與客戶探討抵銷其使用我們的貨船運載其貨物之航程的碳排放的可能性。

有關減碳和我們參與「零排放聯盟」的更多資料，請參閱我們的可持續發展報告。

## 港交所對環境、社會及管治的新規定

在我們的2020年可持續發展報告中，閣下可看到我們已經訂定並披露的有關環境關鍵績效指標的目標，以提前遵守香港聯交所《環境、社會及管治指引》（「環境、社會及管治指引」）的新規定。我們亦已主動披露最關鍵的健康和安全關鍵績效指標的目標。這些目標有助於我們掌握自身在達到策略目標之進展和符合監管規定的情況，並協助我們制定策略以達到相關目標。

年初，我們正式成立可持續發展管理委員會，加強本公司的可持續發展管治架構以及董事會對環境、社會及管治事務的監督。該委員會由數名最資深的經理組成，並向審核委員會報告。

在我們持之以恆地實施可持續發展業務方針的同時，上述舉措可有助我們加強可持續發展思維，以確保我們不斷優化我們的政策、常規及所有經營行為。

## 資歷深厚的董事會及強健管治

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，繼續支持我們業務的每一部分並積極提升持份者對太平洋航運的信心。

我們的董事會於年內繼續發展，首先是在任時間最長的獨立非執行董事Daniel Bradshaw先生於4月退任，我們感謝他一直以來為董事會帶來超卓的法律、海事及其他專業知識。

莊偉林先生於11月加入董事會，成為新任獨立非執行董事。莊偉林先生深厚的財務及管治經驗將有助太平洋航運的業務及發展，定將勝任自2021年股東週年大會起出任的審核委員會主席一職。

我們將要告別即將卸任的行政總裁Mats Berglund先生，如在1月時所宣布，他已決定於2021年7月30日退休。Berglund先生在任的九年期間帶領本公司退出了所有非核心業務，並帶領我們的核心小靈便型乾散貨船和超靈便型乾散貨船業務錄得顯著增長。他的離任絕不會影響本公司的實力和對核心業務的專注、其優秀的團隊、高效的成本架構和清晰的策略。董事會感謝Berglund先生對太平洋航運的所有貢獻，並衷心祝願他退休返回家鄉瑞典後一切順遂。

Berglund先生的繼任人Martin Fruergaard先生將於7月31日接任為新的行政總裁。Fruergaard先生目前是Ultragas的行政總裁，曾在馬士基乾散貨船公司(Maersk Bulk Carriers)、馬士基油輪公司(Maersk Tankers)（包括燃氣運輸營運）及馬士基鑽井公司(Maersk Drilling)擔任要職。Fruergaard先生擁有長久和傑出的海運經驗和卓越的領導能力，董事會深信在Fruergaard先生的領導下，太平洋航運在小宗散貨分部的顯赫地位將繼續發展和壯大。

## 強健的策略並已為未來作好準備

踏入2021年，市場的復甦非常顯著，正如Berglund先生在行政總裁報告所述，我們預計全球船隊增長放緩和商品需求上升將推動2021年及往後的乾散貨平均貨運收入的增加。

無論未來的市況順逆，行業法規如何，太平洋航運定能駕馭各種情況。我們擁有優秀的人才、業務模式、策略和財務狀況，為我們的未來奠定堅實基礎，亦進一步提升我們已屬具競爭力的市場位置。

本人謹代表董事會向 閣下對太平洋航運的寶貴支持表示謝意。

唐寶麟  
主席

香港，2021年2月25日

# 行政總裁報告

## 2020年財務業績

於2020年，在全球各地爆發新型冠狀病毒疫情下，我們錄得基本虧損19,400,000美元（2019年：基本溢利20,500,000美元），而稅息折舊及攤銷前溢利為184,700,000美元（2019年：230,700,000美元）。

在全球致力遏制疫情而同時乾散貨船船隊持續增長的情況下，乾散貨運市場租金於上半年明顯偏軟，令我們的基本業績受到拖累。然而，下半年市場顯著復甦，令2021年開首勢頭強勁。

我們錄得淨虧損208,200,000美元（2019年：溢利25,100,000美元），幾乎全部是因我們對核心小靈便型乾散貨船船隊作出199,600,000美元的一次性非現金減值所致。每股基本盈利為負34.5港仙。

如我們在中期報告所述，由於2020年上半年貨運市場租金顯著下跌及市場前景不明朗，加上船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船與船齡較輕及較大型的小靈便型乾散貨船大致上不再可互換調配，本集團檢討自有貨船及使用權資產的賬面值後，為主要涉及最小型和船齡最高的小靈便型乾散貨船作出減值。在所有因素不變的前提下，減值不會影響經營業務產生的現金流、稅息折舊及攤銷前溢利或可動用的流動資金，而是減低未來的折舊開支和提高每股盈利和股本回報率。

## 上下半年的乾散貨運市況截然不同

2020年上半年的經濟活動最初因中國遏制新型冠狀病毒疫情的措施而受到干擾，其後中國的經濟活動逐步恢復，但疫情擴散令全球其他地區的經濟活動也受到波及。乾散貨運市場受到嚴重影響，令貨運租金跌至50年來最低的第二季度平均水平。

然而，乾散貨運需求和貨運租金從5月開始明顯改善，並在踏入2021年後持續強健。以上改善主要是由中國進口乾散貨商品，特別是鐵礦石和大豆的強勁增長所推動。由於北美洲和南美洲的豐收，加上糧食和其他食品類商品貿易受經濟和工業活動影響較小，全球糧食貿易整體表現強勁。各國悉力採取更具針對性的措施遏制疫情，令經濟活動得以開展，也有助下半年貨運市場的發展。

環顧各類大宗商品於2020年的表現，僅煤炭持續疲弱，但之後隨著印度和中國的煤炭進口活動恢復而在年末有所改善。

2020年上半年交付的新建造貨船高於預期，削弱市場表現，但於下半年繼貿易緊張局勢和新型冠狀病毒疫情相關的船員換班挑戰導致船隊供應不足，船隊淨增長因而有所減慢。預計未來數年船隊淨增長將進一步放緩。

主要受惠於需求復甦，儘管全球主要國家不斷受到一波又一波的疫情影響，但從聖誕節開始直至2021年的整段期間，乾散貨運租金仍比往常強勁。

## 各層面均具競爭力

我們的核心業務於2020年錄得的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入分別為7,860美元及11,140美元（淨值），按年下跌18%及5%。

與波羅的海小靈便型(BHSI)（載重噸已作調整）及波羅的海超靈便型(BSI)現貨租金指數相比，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淨收入於年內分別高出1,140美元及3,360美元。在下半年，我們領先市場指數的幅度有所收窄，這在貨運市場上漲時屬常見現象，因為現貨市場合約要相隔一段時間才會執行航程。

我們的超靈便型乾散貨船的租金表現遠優於大市，是因為我們在年初以我們裝有硫淨化器的貨船有效地管理有利的燃料差價。至今我們最初的硫淨化器投資已為我們節省相當於投資額的44%的開支，包括已平倉的燃料差價對沖。

年內我們大部分超靈便型乾散貨船營運的大西洋市場較我們大部分小靈便型乾散貨船營運的太平洋市場明顯強勁，這也是我們在2020年的整體表現優於現貨市場指數的原因。

我們的營運活動在年內的15,500日營運活動日數中產生穩健的日均利潤達1,080美元（淨值）。

我們的貨船日均營運開支為4,120美元，一般及行政管理開支為每日730美元，而財務開支為每日780美元，上述開支持續控制得宜，與同業相比均極具競爭力。

規模效益、良好的制度、嚴謹的成本控制和多年來不斷優化的穩健商業模式支持著我們的盈利及成本競爭力。

租金自2020年5月以來顯著上升



## 走勢持續利好

我們的按期租合約對等基準的收入於2020年上半年低於收支平衡的水平，於第三季度回升至在該水平附近，其後於第四季度及踏入2021年後一直持續高於收支平衡水平。

本集團小靈便型乾散貨船租金

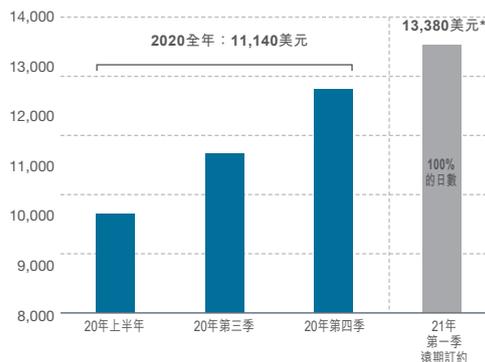
美元/日(淨值)



\* 僅為於第一季度按期租合約對等基準的收入因航程仍在進行

本集團超靈便型乾散貨船租金

美元/日(淨值)



## 重啟船隊增長策略

鑑於整體市況及前景大為改善，我們恢復透過購買較大型的高質素現代化二手貨船來擴充及更新自有船隊的策略。

我們尤其著眼於添置超靈便型乾散貨船和超大靈便型乾散貨船，因為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。我們於11月簽署了一項以具有吸引力的價格購入四艘2015年建造的高質素超大靈便型乾散貨船的協議。這四艘貨船將於2021年4月底前交付。它們均配備硫淨化器和壓倉水處理系統，其中兩艘更配有裝載木材設備。我們於2021年2月簽訂購入另一艘二手超大靈便型乾散貨船。

我們正出售較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船以換入運載能力較高、可使用年期較長及船齡較輕的貨船。

由於新建造貨船與二手貨船價格之間的差距持續，加上前者的回報率較低，以及新環保法規的不確定性及其對未來貨船設計和技術的影響，我們仍然避免訂購使用傳統燃油引擎的新建造貨船。

於2020年，我們已獲交付三艘現代化二手貨船（一艘小靈便型乾散貨船和兩艘超靈便型乾散貨船），並完成出售三艘船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船，並將於2021年首四個月完成出售另外四艘貨船。

我們完成目前已訂約的貨船買賣後，自有船隊將為116艘貨船。連同租賃貨船，我們在2020年營運平均225艘小靈便型和超靈便型乾散貨船。

我們長期租賃的貨船數目持續減少，並以我們收支平衡水平和成本較低的自有貨船和租期一般為一年以下或更短期租賃的貨船代替。

## 穩健的資產負債表及多樣化資金來源

於2020年6月，本集團簽訂以三艘當時未被抵押的貨船作抵押的7年期30,100,000美元的雙邊循環信用貸款，而於12月則重續了50,000,000美元的無抵押短期循環信用貸款。本集團於年內出售並同時租回兩艘未被抵押的貨船，籌得額外33,200,000美元的現金。以上融資加強我們已具競爭力的貨船收支平衡水平及財務靈活性。

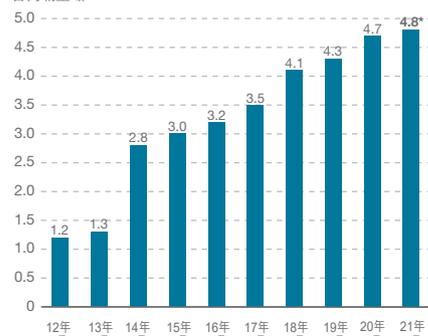
我們暫沒有計劃抵押近期收購並將於2021年上半年獲交付的五艘超大靈便型乾散貨船。

透過行業中最具競爭力的成本為我們的船隊作長期融資貸款，印證我們在獲得低成本資金的重重大優勢。

於2020年12月31日，本集團的可動用流動資金為363,000,000美元，借貸淨額為629,000,000美元，佔本集團自有貨船賬面淨值之37%。

本集團自2012年以來的自有船隊運力

百萬載重噸



\* 包括於年內至今已交付或訂於2021年上半年交付的購買五艘貨船和出售四艘貨船的承諾

## 船員換班及其他新型冠狀病毒疫情問題對營運的影響

在實施了廣泛的業務連續性舉措之後，我們的業務在疫情期間一直全面運作。雖然我們因新型冠狀病毒疫情而承受額外開支及面對延誤，但正如客戶在年度調查的回應所稱，我們向客戶提供的服務依然完善及大致無間。

然而，世界各國政府就新型冠狀病毒疫情所設的限制仍然令船東極難為船員換班和讓船員回家，導致數以萬計的船員於合同期完結後滯留在船上。我們繼續盡一切努力讓船員與家人團聚，最近數個月，我們已經成功為部分船員換班並安排他們返國。

我們在船上及岸上的員工和管理人員繼續盡力為船員提供支援和鼓勵，即使他們因全球各地實施封城措施而未能上岸，仍保持動力、得到欣賞、發揮專業精神，全力以赴，並時刻恪守安全營運常規。

## 環保法規和減碳

國際海事組織之2020年全球性0.5%硫排放上限之法規已於2020年1月1日生效。我們的船隊主要通過使用低硫燃料來遵守這規定，而我們擁有的超靈便型乾散貨船則大多通過使用廢氣洗滌的硫淨化器來遵守這規定。我們為貨船轉換燃料的準備充足，以確保合規並且向客戶提供完善的服務，過程中並無遇到任何預期以外的重大營運干擾。

我們為遵守壓倉水管理公約正安排所有自有貨船於2022年年底前完成加裝壓倉水處理系統，目前進展理想。

航運業界對如何實現減碳和達到國際海事組織進取的溫室氣體減排目標在2020年更受關注，我們正積極參與相關研討，包括參與「零排放聯盟」的定期工作小組會議。我們正在密切跟進適合我們的潛在替代燃料和推進技術的方案，並期待在有實際上和經濟上可行的選項以及合適的全球加油基礎設施可供運用時，採用新的燃料和推進技術。

在此之前，我們將繼續推進我們的減碳舉措，包括維持我們的高裝載壓率，通過逐步換入船齡較輕、較大型及較省油的貨船而繼續將船隊現代化，並投資於省油技術和操作常規，如慢速航行、引擎調整、採用按最新天氣規劃航線的服務、水差和吃水優化以及許多其他航程優化措施。這些措施將讓我們得以進一步降低現有船隊的碳排放密度。

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。

我們已通過購買香港電力公司—中電在印度之風電場及相關社區項目所產生的碳信用額而抵銷我們的全球辦事處及岸上營運於2020年的碳排放。接下來，我們將為商品客戶提供自願購買碳信用額的機會，以抵銷自2021年開始使用太平洋航運貨船運載其貨物所產生的碳排放。

## 市場前景

國際貨幣基金組織於1月時預測2021年全球經濟增長將擴大5.5%及2022年將擴大4.2%，而2020年則收縮3.5%，理由是儘管與新型冠狀病毒疫情相關的不確定性仍然存在，但隨著疫苗接種計劃的推行，預計將有助提振今年較後時間的經濟活動，加上一些大型經濟體將提供更多的政策支持。

乾散貨運市場已受惠於當中的一些經濟動力，於2021年開首的勢頭明顯較往常同一期間強勁。

迄今的市場租金走強是源於乾散貨商品的需求全面復甦，此可證之於商品價格普遍上漲。在大西洋地區，歐洲廢五金出口以及美洲的穀物和大豆出口在年初尤為強勁，而巴西和澳洲的鐵礦石出口量也相當不俗。美國農產品出口銷售增加亦令我們感到鼓舞，尤其是對中國的出口，當地的豬隻數量在非洲豬瘟疫情後正在恢復。在太平洋地區，澳洲穀物出口以及印尼和澳洲的煤炭出口復甦是主要的原動力。就2021年整體而言，Clarksons估計全球海運穀物貿易將增長約1.3%，小宗散貨貿易的反彈將更加強勁。

貨船效率不足亦是近期市場走強的原因。運載澳洲煤炭的貨船在中國卸貨港外受阻，新型冠狀病毒疫情干擾了交通秩序，而較往常為多的乾散貨噸位集中在太平洋地區。

預計新建造貨船交付量將進一步減少，尤其是在2021年下半年和2022年，再結合報廢量一併考慮，將相當可能導致整個乾散貨船行業船隊淨增長減少，尤其是我們所經營的分部。整體乾散貨船訂單現時處於數十年來的最低水平。

儘管貨運租金趨升，惟受到新建造貨船與二手貨船的價格差距持續以及面對未來環保法規的不確定性及其對日後貨船設計及技術之影響，我們預期新建造貨船訂單量仍然有限。

Clarksons估計小宗散貨噸位航距需求於2021年的增長為4.9%及2022年為3.7%，小靈便型及超靈便型乾散貨船合併運力淨增長於2021年約為1.8%及2022年為0.4%，這對我們的市場來說是利好指標。

## 已為未來作好準備

自2020年5月起，市場已出現顯著復甦，儘管新型冠狀病毒疫情的不確定性仍然存在，但疫苗計劃的推出和全球各地的廣泛刺激措施應有助推動全球經濟活動。

我們預計船隊增長放緩和商品需求上升將推動2021年及往後的乾散貨平均貨運收入增加。

我們穩健的資產負債表和強健的流動資金水平、以客戶為中心的業務模式、高裝載率、實力雄厚的團隊、龐大的自有船隊、具有競爭力的成本結構以及優於市場指數的租金表現，讓我們得以克服去年的種種挑戰，並且支持我們把握未來更強勁市場的機遇。

回顧過去九年本人出任行政總裁一職的期間，集團上下一心，全力推動業務發展和確立最合適的定位，本人對此成就深感自豪，亦為能在此段期間服務太平洋航運深表榮幸。正如1月時所宣佈，本人已決定退休並返回祖國瑞典。本人深信，Martin Fruergaard先生定將會勝任太平洋航運新行政總裁一職。

本人謹此感謝每一位持份者於去年給予太平洋航運的無間斷支持。本人亦代表太平洋航運集團全體員工和董事會成員，由衷感謝和讚揚我們忠誠和優秀的船員，他們在疫情肆虐全球期間依然於船上堅守崗位，繼續全力以赴，盡展專業精神和毅力，耐心等待換班和返國。他們均是太平洋航運的海上英雄。

**Mats Berglund**  
行政總裁

香港，2021年2月25日

## 中期內可能影響市場的因素

### 機會

- 中國工業生產從疫情中恢復，加上其他主要經濟體推出廣泛的刺激經濟措施，推動全球經濟活動的復原及乾散貨商品被疫情耽擱的需求
- 貨船因燃料成本上漲而減慢最佳航速
- 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及升級開支上升，導致更多低質素及設計不佳的貨船報廢

### 威脅

- 針對新型冠狀病毒疫情而擴大或延續的措施，進一步影響全球經濟活動和乾散貨商品貿易
- 近年來船隊淨增長較高之影響依然存在，加上報廢量持續偏低及船隊效率提升，因而令疫情後可提供的運力增加
- 低油價導致貨船航行速度上升，因而令貨船供應增加
- 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

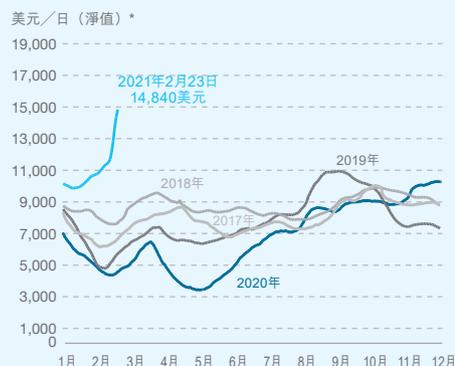
## 現時的市場租金遠高於過去五年的第一季度水平

**6,720美元 (淨值) ↓ 13%**     **7,780美元 (淨值) ↓ 18%**

BHSI 38,000載重噸 (經調整)  
2020年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

BSI 58,000 載重噸  
2020年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

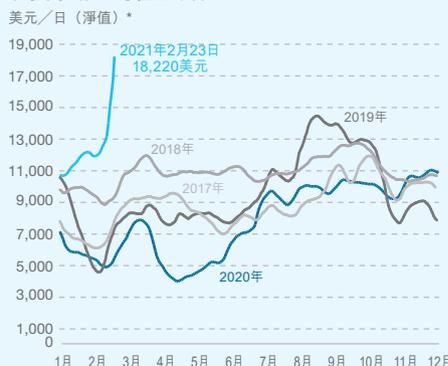
2017年至2021年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金表現



\* 市場指數扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 38,000載重噸 (經調整) 貨船及BSI 58,000載重噸貨船)，於2021年2月23日的數據

2017年至2021年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金表現



於2020年，小靈便型及超靈便型乾散貨船的現貨市場全年日均租金分別下降13%及18%。然而，對乾散貨運市場的表現而言，2020年是非常兩極化的一年。

年初是業界的傳統淡季，加上中國為遏制新型冠狀病毒疫情所採取的防疫措施造成的物流干擾，令乾散貨運市況更顯疲弱。在3月期間，隨著中國的經濟活動短暫恢復，市況出現局部復甦，但從3月底起，疫情蔓延，令貨運租金跌至2016年初以來的低位。貨運租金自5月以來已有重大改善。

船隊增長亦令市場受壓，壓力於年中達到高峰，並於下半年開始緩解。

步入2021年，儘管全球各國因新型冠狀病毒疫情重新進入封鎖狀態，惟貨運市場的走勢明顯較往常強勁。

## 乾散貨船需求自5月以來大幅上升

於2020年首五個月，小宗散貨的需求較為疲弱，例如紐西蘭的原木出口量因該國封鎖港口受到嚴重的打擊。印尼於1月起禁止錳礦石出口後，錳礦石出口量亦銳減，而中國的鋼材出口量亦因國內需求強勁而減少。全球煤炭交易量亦因封鎖措施影響能源耗用而減少。

自5月以來，由於中國對商品的需求改善，以及各個國家採取更針對性的措施遏制疫情並開放經濟活動，令乾散貨船需求大幅上升。

小宗散貨貿易表現的復甦，以及較少受經濟及工業活動影響的穀物、大豆以及其他食品於全球貿易的強勁表現 (包括破紀錄的南美出口量及強勁的北美出口量)，亦令下半年的表現更為突出。於2019年經歷重大基礎設施施工受阻及天災後，來自巴西及澳洲的鐵礦石出口活動於年內逐漸回復正常。煤炭為唯一一個商品組別，於年底市場改善前的2020年大部分時間持續低潮。

Clarksons預期小宗散貨航距需求於2020年縮減1.5%，而需求增長預期將於2021年及2022年分別回升至4.9%及3.7%。

2020年中國進口量

鐵礦石	↑ +9.3%
煤炭	↑ +1.4%
穀物	↑ +34.0%
小宗散貨*	↓ -3.6%

\* 中國6種小宗散貨 (包括木材、肥料、鐵鋁礦石、鎳、精礦及錳礦) 進口量  
資料來源：中國海關

整體乾散貨運噸位航距需求年度變動



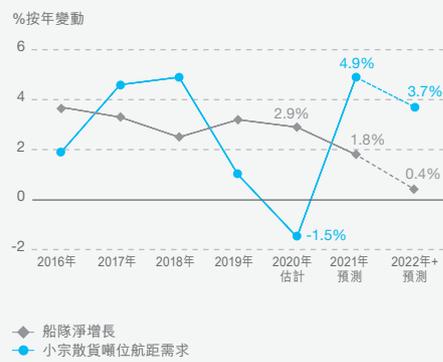
資料來源：Clarksons Research，於2021年1月數據

## 預期未來的供需正面及會達至平衡

整體乾散貨船的需求與供應



小宗散貨需求與小靈便型及超靈便型乾散貨船供應



資料來源：Clarksons Research，於2021年1月數據

## 預期未來船隊淨增長將會減少

**+3.9%**

2020年  
整體乾散貨船運力

整體乾散貨船供應發展情況  
% 總船隊



資料來源：Clarksons Research，於2021年1月的數據

2020年全球乾散貨船船隊整體淨增長為3.9%，與2019年相近。

由於監管規例變動，導致新建造貨船（尤其是規模較大的好望角型乾散貨船及礦石運輸貨船）交付量較多，以及新型冠狀病毒疫情令南亞廢料場停工，因此運力於上半年增長迅速。

於第二季度達到高峰後，新建造貨船交付轉慢，導致船隊淨增長於下半年減少。報廢總量於下半年略有增加，小靈便型、超靈便型及巴拿馬型乾散貨船的報廢量增加，抵銷好望角型乾散貨船報廢量的輕微減幅。

於2020年，我們專注的小靈便型和超靈便型乾散貨船的船隊增長為2.9%。

由於船隊老化及環境規例日趨嚴謹，導致訂單減少及報廢量可能增加，因此全球船隊淨增長預期將於數年內緩減，市場前景良好。

**+2.9%**

2020年  
全球小靈便型及超靈便型乾散貨船運力

小靈便型及超靈便型乾散貨船供應發展情況  
% 總船隊



## 二手貨船價值見底回升

**16百萬美元** **↓ -5.9%**

二手小靈便型乾散貨船按年變化

貨船價值於2020年上半年下跌，較為疲弱，惟之後受貨運市場及貨船銷售活動活躍所支持，貨船價值已回升。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為16,000,000美元。

小靈便型乾散貨船價值



超靈便型乾散貨船價值



資料來源：Clarksons Research，於2021年2月19日的數據；58,000載重噸為於2020年12月31日之數據

貨船價值及行業前景  
影響新貨船訂單

## 乾散貨船訂單跌至數十年來低位

2020年新建造貨船訂單主要集中於巴拿馬型及好望角型乾散貨船，並較近年大幅減少。

現時小靈便型及超靈便型乾散貨船合併訂單量為現有船隊的4.6%及整體乾散貨船的訂單的5.7%，為數十年來的低位，顯示未來數年有重整基本因素的真正潛力。

儘管貨運租金高企，惟受到新建造貨船與二手貨船的價格差距持續以及國際海事組織為達到減少溫室氣體的進取目標將推行的環境法規對日後貨船設計帶來不確定性影響，預期新建造貨船訂單量仍然有限。

按年訂單



合併貨船訂單：  
小靈便型及超靈便型乾散貨船



資料來源：Clarksons Research，於2021年2月1日的數據

船型	佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2020年報廢量於2021年1月1日之現有船隊百分比
小靈便型 (25,000—41,999載重噸)	3.4%	11	10%	0.9%
超靈便型 (包括超大靈便型) (42,000—64,999載重噸)	5.1%	11	7%	0.8%
巴拿馬型及超巴拿馬型 (65,000—119,999載重噸)	5.9%	11	8%	0.4%
好望角型 (包括超大型礦石貨船) (120,000以上載重噸)	6.7%	9	2%	3.3%
乾散貨船總量 >10,000載重噸	5.7%	11	6%	1.6%

## 我們的表現

在本年度全球疫情令乾散貨運市場上半年表現兩極化的情況下，我們的業務錄得基本虧損19,400,000美元（2019年：基本溢利20,500,000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。

百萬美元	2020年 上半年	2020年 下半年	2020年	2019年	變動
核心業務小靈便型乾散貨船貢獻	(16.0)	12.3	<b>(3.7)</b>	47.6	>-100%
核心業務超靈便型乾散貨船貢獻	5.0	20.0	<b>25.0</b>	17.0	+47%
營運活動貢獻	12.5	4.2	<b>16.7</b>	13.9	+20%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	2.1	2.2	<b>4.3</b>	4.1	+5%
表現(未計管理開支)	3.6	38.7	<b>42.3</b>	82.6	-49%
調整後一般及行政管理開支總額	(30.0)	(31.2)	<b>(61.2)</b>	(61.2)	-
稅款及其他	(0.2)	(0.3)	<b>(0.5)</b>	(0.9)	+44%
基本(虧損)/溢利	(26.6)	7.2	<b>(19.4)</b>	20.5	>-100%
貨船賬面淨值(包括持作出售資產)	1,729.4	1,677.6	<b>1,677.6</b>	1,875.1	-11%

+/- 附註：於本公佈的列表數據中，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。

### 核心業務

#### 小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

每日 **7,860美元** (淨值)

與市場相比表現高出 KPI

每日 **1,140美元** (淨值)



#### 超靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

每日 **11,140美元** (淨值)

與市場相比表現高出 KPI

每日 **3,360美元** (淨值)



附註：過往數據未經重述，營運活動未從核心業務中分開

#### ■ 我們的核心業務錄得：

- 小靈便型乾散貨船的34,120收租日之日均租金為7,860美元。
- 超靈便型乾散貨船的14,120收租日之日均租金為11,140美元。
- 由於上半年小宗散貨市況疲弱，我們的小靈便型乾散貨船貢獻因此減少，然而，我們的租金表現仍較市場之現貨租金指數有優勢及能有效控制成本。
- 我們的超靈便型乾散貨船於上半年的租金表現遠優於大市，且我們的超靈便型乾散貨船貢獻按年增加，主要乃受益於我們使用硫淨化器帶來的燃料開支節省，尤其是在年初期間。
- 我們大部分超靈便型乾散貨船營運的大西洋市場較我們大部分小靈便型乾散貨船營運的太平洋市場明顯強勁，這也是我們在2020年的整體表現優於現貨市場指數的原因。
- 我們租金表現較市場現貨租金指數的優勢，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作出理想配對的能力，從而盡量提高貨船使用率及租金。

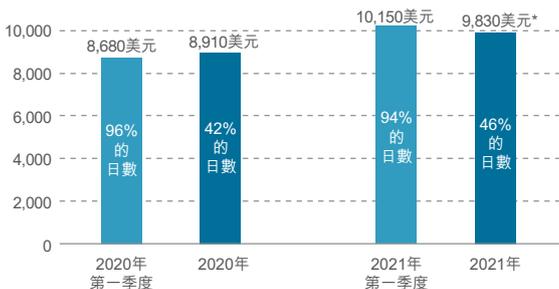
自2020年起，我們將小靈便型乾散貨船的按期租合約對等基準的收入表現與新的38,000載重噸波羅的海小靈便型乾散貨船指數作比較，我們已對核心小靈便型乾散貨船船隊的平均貨船規模作出載重噸調整。

## 已訂遠期合約

### 小靈便型乾散貨船

2021年第一季度每日 **10,150美元** (淨值)

美元/日 (淨值)



於2月中旬的數據，僅為於第一季度目前已訂約的按期租合約對等基準的收入因航程仍在進行

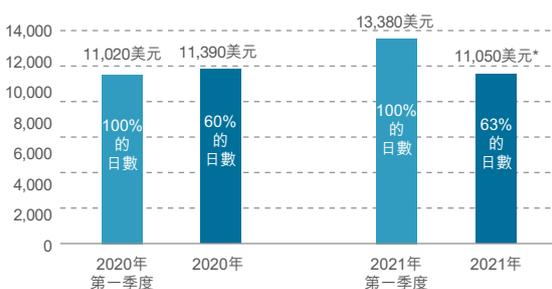
\* 請注意已訂約的小靈便型乾散貨船的遠期貨運合約涵蓋2021年餘下日數的部分主要為逆航貨運，這意味著我們已訂約的日數中有很大部分是由有較低的按期租合約對等基準收入的逆航貨運組成。與收入更高的順航貨運結合，整體按期租合約對等基準收入通常更高。

## 已訂遠期合約

### 超靈便型乾散貨船

2021年第一季度每日 **13,380美元** (淨值)

美元/日 (淨值)



於2月中旬的數據，僅為於第一季度目前已訂約的按期租合約對等基準的收入因航程仍在進行

\* 請注意我們已訂約的超靈便型貨船遠期貨運合約涵蓋2021年餘下日數的部分側重逆航貨運(請參見小靈便型乾散貨船註釋)，且不包括任何硫淨化器的得益，目前約每日1,200美元。

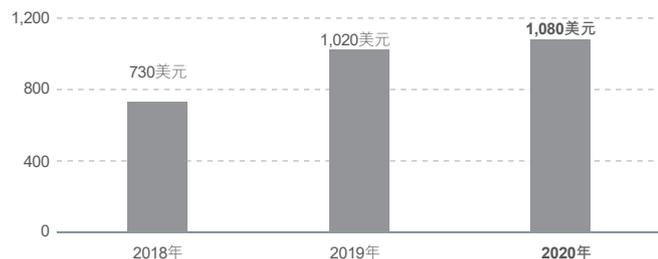
- 2021年第一季度的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已有94%及100%按日均租金10,150美元及13,380美元(淨值)獲訂約。
- 2021年全年的35,540日小靈便型及20,210日超靈便型乾散貨船日數中，分別已有46%及63%按日均租金9,830美元及11,050美元(淨值)獲訂約。(已訂合約日數不包括營運活動)。
- 於8月，美國宣布有意終止美國與香港之間國際航運入息的雙重課稅寬免雙邊協定，自2021年起生效。如果我們須於2020年對我們美國水域的航運業務支付此類美國稅項，對我們核心按期租合約對等基準的日均收入及營運活動利潤的影響將小於每日150美元。我們將繼續研究解決方案，以減少或消除這對本公司的任何影響。

## 營運活動

### 利潤 KPI

每日 **1,080美元** (淨值)

美元/日 (淨值)



- 我們以短期租賃貨船專門運載現貨的營運活動日數於2020年為15,500日，錄得日均淨利潤為1,080美元。
- 我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船(當我們的核心貨船未能提供服務時)進行配對，以配合我們的核心業務，因此，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻。

## 2020年本集團乾散貨運量

### ● 礦物

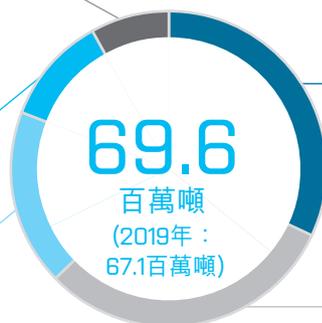
鹽	4%
沙粒及石膏	3%
純碱	1%

### ● 能源

煤炭	6%
石油焦	4%
木煤	1%

### ● 金屬

礦石	7%
精礦	6%
鋁粉	4%
其他	1%



### ● 農產品及相關貨物

穀物及農產品	20%
肥料	8%
糖	4%

### ● 建材

水泥及水泥熟料	12%
木材及林業產品	10%
鋼材及廢五金	9%

## 核心業務貨船開支

### 日均貨船開支（不包括一般及行政管理開支）

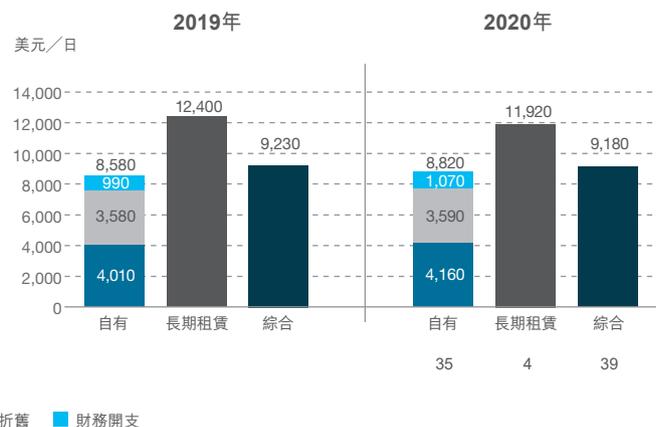
#### 小靈便型

日均開支 **7,780美元** (綜合)



#### 超靈便型

日均開支 **9,180美元** (綜合)



### 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貨船營運開支與2019年比較分別為大致不變及增加4%，主要由於船員的換班費用及存料與備料的交付開支增加。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乾散貨船的日均綜合營運開支為4,120美元(2019年：4,080美元)。

我們的自有貨船船隊於年內的非預期技術性停租日為每艘貨船平均1.0日(2019年：0.9日)。

#### ■ 折舊

我們的小靈便型乾散貨船的日均折舊開支(包括資本化的入塢開支)減少，主要由於在2020年6月作出的減值。

#### ■ 財務開支

我們的日均財務開支基本上維持不變。我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均綜合財務開支為780美元(2019年：770美元)。

### 減少的長期租賃貨船開支

長期租賃貨船的日均開支主要包括使用權資產折舊、租賃負債的利息開支及12個月以上租賃的技術管理服務開支。小靈便型及超靈便型乾散貨船之長期租賃貨船開支分別減至10,020美元及11,920美元(2019年：10,280美元及12,400美元)，反映年內已歸還較高租金租入之貨船、以較低租金租入貨船及長期租賃的小靈便型乾散貨船(於財務報表被視為使用權資產)之減值。

美元	2019年	2020年	2021年(未來)
小靈便型乾散貨船	10,280	<b>10,020</b>	9,880
超靈便型乾散貨船	12,400	<b>11,920</b>	10,990

### 綜合開支

小靈便型及超靈便型乾散貨船之自有貨船及長期租賃貨船的日均綜合開支分別減至7,780美元及9,180美元(2019年：8,150美元及9,230美元)。

### 一般及行政管理開支

我們經調整的一般及行政管理開支大致維持不變為61,200,000美元(2019年：61,200,000美元)，主要由於年內的差旅及酬酢費用減少而部份被員工成本增加所抵銷。按所有貨船日數計算，每艘貨船的日均一般及行政管理開支仍具競爭力，為730美元(2019年：730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520美元(2019年：940美元及530美元)。

### 未來長期租賃貨船開支

年度	小靈便型		超靈便型	
	貨船日數	平均開支(美元)	貨船日數	平均開支(美元)
2021年	3,720	9,880	960	10,990
2022年	2,880	9,680	710	10,710
2023年	2,200	10,270	270	10,290
2024年	1,660	10,290	-	-
2025年	370	10,500	-	-
2026年+	-	-	-	-
總計	10,830		1,940	

### 貨船日數

日數	小靈便型		超靈便型	
	2019年	2020年	2019年	2020年
核心業務收租日數	36,220	<b>34,120</b>	12,380	<b>14,120</b>
- 自有貨船收租日數	29,270	<b>28,830</b>	10,090	<b>12,450</b>
- 長期租賃貨船收租日數	6,950	<b>5,290</b>	2,290	<b>1,670</b>
短期核心日數 <sup>(1)</sup>	5,770	<b>6,070</b>	13,270	<b>12,520</b>
營運活動日數	6,230	<b>7,310</b>	7,970	<b>8,190</b>
自有貨船停租日數	680	<b>820</b>	1,050	<b>280</b>
總貨船日數	48,900	<b>48,320</b>	34,670	<b>35,110</b>

<sup>(1)</sup> 短期租賃貨船用作支援我們的核心業務

# 資金

## 現金流及流動資金

本集團的四種主要資金來源為經營業務產生的現金流、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，以及提用與償還借貸是影響未來現金結餘的主要因素。

我們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我們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。

本節的資料以作出香港財務報告準則第16號「租賃」所要求的調整前呈列。

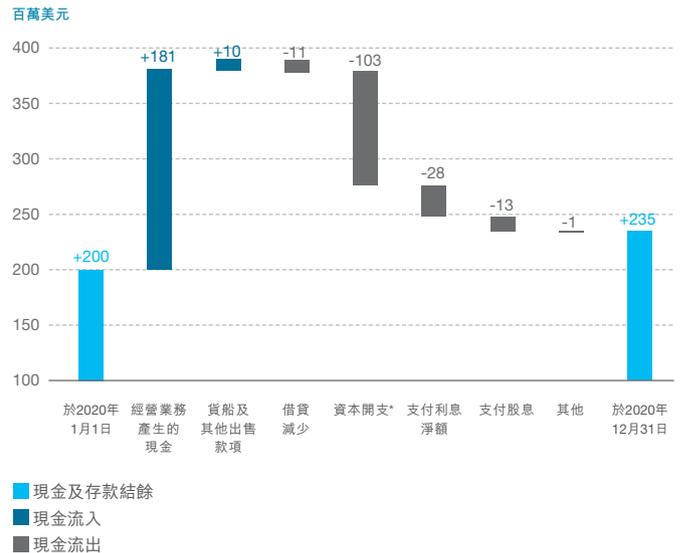
### 2020年主要發展

- 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181,500,000美元，2020年上半年為77,500,000美元及2019年全年為173,900,000美元。
- 於6月本集團新簽訂以三艘未被抵押的貨船作抵押的7年期30,100,000美元的雙邊循環信用貸款，利率為倫敦銀行同業拆息加1.60%。
- 於12月本集團重續無抵押的364天50,000,000美元的循環信用貸款，以延長364日。
- 本集團於年內出售並同時租回兩艘未被抵押貨船，籌得額外33,200,000美元的現金。
- 本集團就已承諾借貸中淨提用166,200,000美元及淨償還177,700,000美元，年內用於借貸的淨現金流出為11,500,000美元。
- 年內，本集團支付103,400,000美元現金資本開支，包括：
  - (a) 支付38,400,000美元，以購入於2020年交付的一艘二手小靈便型乾散貨船和兩艘二手超靈便型乾散貨船；及
  - (b) 支付65,000,000美元入塢及壓倉水處理系統及硫淨化器的安裝開支。
- 除上述購買貨船的現金支出外，本集團按每股1.8港元向我們於2019年9月承諾購買並已於2020年內交付的其中兩艘貨船的賣方發行相當於價值11,900,000美元的新股份作為部分代價。
- 於11月本集團購入四艘總售價為67,000,000美元的二手超大靈便型乾散貨船。於2021年2月，本集團添置另外一艘售價為13,500,000美元的二手超大靈便型乾散貨船。這些貨船將以現金支付，並於2021年上半年加入船隊。

於2020年12月31日：

- 本集團的現金及存款為234,800,000美元，以及本集團的淨負債比率為37%。
- 本集團可動用而未提用的已承諾借貸融資額為127,700,000美元。
- 現時未被抵押的貨船共三艘。

### 2020年集團現金流入及流出



\* 不包括以股本支付的11,900,000美元資本開支

### 流動資金及借貸

可動用流動資金及已提用借貸的分析如下：

百萬美元	2020年	2019年	變動
現金及存款總額 (a)	234.8	200.2	+17%
可動用而未提用的已承諾借貸融資額	127.7	182.6	-30%
可動用流動資金總額	362.5	382.8	-5%
借貸的流動部分	(88.7)	(127.0)	
借貸的非流動部分	(775.2)	(736.1)	
借貸總額 (b)	(863.9)	(863.1)	0%
借貸淨額 (b) - (a)	(629.1)	(662.9)	-5%
借貸淨額相對股東權益比率	59%	52%	
借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率 <b>KPI</b>	37%	35%	

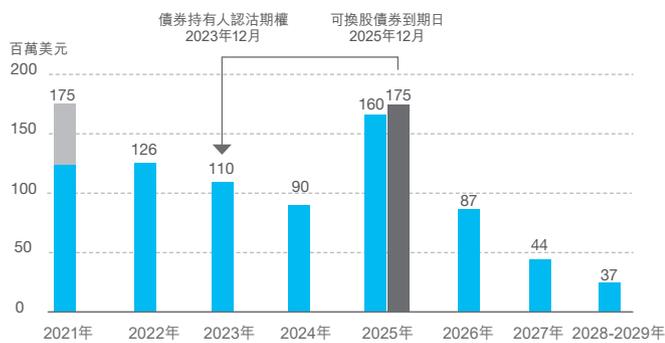
本集團根據風險、回報及流動性的適度平衡，將現金投資於各種金融產品。現金、存款及投資產品存放於主要位於香港及新加坡的多家大型銀行。

於2020年12月31日，本集團持有的現金及存款包括232,400,000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營運資金的需要及購買貨船的任何承擔。

年內，我們就本集團的現金獲取1.0%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



我們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2020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991,600,000美元（2019年12月31日：1,045,800,000美元），主要以美元為單位。

- 無抵押364天循環信用貸款50,000,000美元
- 已抵押借貸及未提用的已承諾借貸融資額 (778,700,000美元)
- 可換股債券 (面值175,000,000美元，賬面值162,900,000美元，投資者認沽期權2023年12月)

### 借貸及未提用的已承諾借貸融資額 – 828,700,000美元 (2019年：885,100,000美元)

已抵押借貸整體減少主要由於借貸按期攤銷，惟部分影響被新簽訂的一項循環信用貸款以及額外兩艘貨船的售後租回交易所抵銷。

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2020年12月31日：

- 本集團的已抵押借貸乃以112艘賬面淨值總額為1,632,500,000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27,000,000美元（2019年：33,200,000美元），主要由於年內的平均借貸利率下跌所致。

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 – 162,900,000美元 (2019年：160,700,000美元)

於2020年12月31日，本集團於2025年12月到期年票息為3.0%的可換股債券，其本金為175,000,000美元，而目前的轉換價為每股2.34港元。

在可換股債券原有所得款項中，目前22,200,000美元已用於補充購買於2019年9月17日宣布之收購四艘貨船交易中的兩艘貨船之現金代價，27,200,000美元已用於購買上述交易中另外兩艘貨船之現金代價、16,800,000美元已用於購買一艘已於2020年初交付予本集團的二手超靈便型乾散貨船及67,000,000美元將用於購買額外四艘已於2020年11月27日公告內公布並將於2021年初交付予本集團的二手超靈便型乾散貨船。除此以外，13,500,000美元將會用於支付本集團最近一項於2021年2月簽訂的貨船收購，而餘額26,700,000美元已用作一般企業用途，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。

損益表含義：

利息開支為7,400,000美元（2019年：3,800,000美元），乃根據年內未償還可換股債券的實際平均利率4.7%（2019年：5.3%）計算。

## 財務開支

百萬美元	平均利率		於2020年 12月31日 之結餘	財務開支		變動
	損益表	現金		2020年	2019年	
借貸（包括已變現的利率掉期合約）	3.3%	3.3%	701.0	<b>27.0</b>	33.2	+18%
可換股債券（附註）	4.7%	3.0%	162.9	<b>7.4</b>	3.8	-96%
	<b>KPI</b> 3.5%	<b>KPI</b> 3.2%	863.9	<b>34.4</b>	37.0	+7%
其他財務費用				<b>1.8</b>	0.7	
財務開支總計				<b>36.2</b>	37.7	+4%
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</b> 5.1倍	5.4倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為7,400,000美元，而現金的利息開支則為5,300,000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開支為2,300,000美元。於2020年12月31日，本集團的借貸中有65%（2019年：74%）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2021年及2022年12月31日分別約有59%及61%的現有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，跟我們內部的管理報告一致，以助讀者更能了解航運業務的關鍵特性。

百萬美元	附註	2020年	2019年	變動*
營業額		<b>1,470.9</b>	1,585.9	-7%
燃料、港口開銷及其他航程開支		<b>(702.6)</b>	(720.2)	+2%
按期租合約對等基準的收入	1	<b>768.3</b>	865.7	-11%
自有貨船開支				
營運開支	2	<b>(174.6)</b>	(167.4)	-4%
折舊	3	<b>(125.3)</b>	(127.5)	+2%
財務開支淨額	4	<b>(33.4)</b>	(32.2)	-4%
租賃貨船開支				
非資本化租賃貨船開支	5	<b>(358.8)</b>	(417.1)	+14%
資本化租賃貨船開支	5	<b>(33.9)</b>	(38.9)	+13%
營運表現 (未計管理開支)		<b>42.3</b>	82.6	-49%
經調整一般及行政管理開支總額	6	<b>(61.2)</b>	(61.2)	0%
稅項及其他		<b>(0.5)</b>	(0.9)	+44%
基本 (虧損) / 溢利		<b>(19.4)</b>	20.5	>-100%
貨船減值	7	<b>(199.6)</b>	-	
燃料掉期合約遠期差價之平倉收益	8	<b>8.3</b>	-	
未變現的衍生工具收入	9	<b>4.3</b>	7.8	
出售貨船之虧損	10	<b>(1.8)</b>	(5.1)	
撥回撥備		-	1.9	
股東應佔 (虧損) / 溢利		<b>(208.2)</b>	25.1	>-100%
稅息折舊及攤銷前溢利		<b>184.7</b>	230.7	-20%
淨溢利率		<b>(14%)</b>	2%	-16%
平均股本回報率		<b>(18%)</b>	2%	-20%

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

### 附註

1. 按期租合約對等基準的收入總額減少11%，主要反映上半年市況轉弱。
2. 由於船員的換班費用以及存料與備料的交付開支在新型冠狀病毒疫情期間增加，總營運開支亦因此增加4%。
3. 我們的自有貨船折舊減少2%，主要由於在2020年6月對我們的小靈便型乾散貨船船隊作出的減值。
4. 財務開支淨額基本上維持不變。
5. 非資本化租賃貨船開支包括租賃期為12個月或以下的短期租賃開支及租賃期超過12個月的長期租賃的非租賃部分。資本化租賃貨船開支包括租賃期超過12個月長期租賃的租賃部分之使用權資產折舊及租賃負債利息開支。整體租賃貨船開支主要因上半年市況轉弱而減少。
6. 經調整一般及行政管理開支總額包括一般及行政管理開支總額及其他物業、機器及設備的租賃負債利息。有關金額基本上維持不變。
7. 由於上半年貨運市場租金顯著下跌，加上市場前景不明朗，因此本集團對核心小靈便型乾散貨船船隊作出一次性非現金減值。
8. 平倉收益主要為自2018年訂立燃料掉期合約，為若干已裝配硫淨化器的超靈便型乾散貨船之部分估計燃料耗用量，鎖定低硫與高硫燃料之間的現行遠期差價。由於差價已顯著收窄，所有合約已於2020年上半年平倉以鎖定收益。
9. 未變現的衍生工具收入乃我們的常規燃料掉期合約按市值之上調。
10. 虧損乃關於出售較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船。

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、燃料掉期合約遠期差價之平倉收益及未變現衍生工具收支淨額。

## 綜合損益表

	附註	截至12月31日止年度	
		2020年 千美元	2019年 千美元
營業額		1,470,932	1,585,900
服務開支		(1,434,059)	(1,513,427)
毛利		36,873	72,473
貨船減值		(199,604)	(1,513)
間接一般及行政管理開支		(6,112)	(6,040)
其他收入及收益		1,427	1,867
其他開支		(2,100)	(3,585)
財務收入		2,979	5,716
財務開支		(39,657)	(42,681)
除稅前(虧損)/溢利	4	(206,194)	26,237
稅項支出	5	(2,034)	(1,113)
股東應佔(虧損)/溢利		(208,228)	25,124
股東應佔(虧損)/溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	7(a)	(4.45)	0.55
每股攤薄盈利	7(b)	(4.45)	0.54

## 綜合全面收益表

	截至12月31日止年度	
	2020年 千美元	2019年 千美元
股東應佔(虧損)/溢利	(208,228)	25,124
<b>其他全面收益</b>		
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	(5,936)	(7,010)
– 轉撥至損益表內	(1,738)	2,068
匯兌差額	805	85
股東應佔全面(虧損)/收益總額	(215,097)	20,267

## 綜合資產負債表

		於12月31日	
	附註	2020年 千美元	2019年 千美元
<b>資產</b>			
非流動資產			
物業、機器及設備		1,665,242	1,875,352
使用權資產		65,778	77,835
分租應收賬款		—	1,915
商譽		25,256	25,256
衍生資產		4,026	1,464
應收貿易賬款及其他應收款項	8	4,947	25,487
有限制銀行存款		51	51
		<b>1,765,300</b>	<b>2,007,360</b>
流動資產			
存貨		78,095	90,381
分租應收賬款		1,915	6,692
衍生資產		15,410	2,495
應收貿易賬款及其他應收款項	8	77,898	82,714
持作出售資產		16,136	4,400
現金及存款		234,773	200,193
		<b>424,227</b>	<b>386,875</b>
<b>資產總額</b>		<b>2,189,527</b>	<b>2,394,235</b>
<b>權益</b>			
股東應佔資本及儲備			
股本		47,490	47,039
(累計虧損)／保留溢利		(11,330)	208,698
其他儲備		1,028,349	1,020,195
<b>權益總額</b>		<b>1,064,509</b>	<b>1,275,932</b>
<b>負債</b>			
非流動負債			
借貸		775,149	736,101
租賃負債		50,089	53,770
衍生負債		13,564	13,090
應付貿易賬款及其他應付款項	9	895	2,123
		<b>839,697</b>	<b>805,084</b>
流動負債			
借貸		88,736	127,050
租賃負債		26,744	39,137
衍生負債		7,667	1,937
應付貿易賬款及其他應付款項	9	161,366	143,949
應付稅項		808	1,146
		<b>285,321</b>	<b>313,219</b>
<b>負債總額</b>		<b>1,125,018</b>	<b>1,118,303</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. 採納新訂之香港財務報告準則

除提前採納香港財務報告準則第16號（修訂）「新型冠狀病毒疫情的相關租金寬免」外，本集團所採納之會計政策與截至2019年12月31日止年度之年度財務報表所採納的一致。

採納此準則之修訂並無導致對目前或未來期間產生任何重大影響。

於本會計期間生效的其他新準則及修訂對本集團的會計政策並無任何影響，毋須作出任何調整。

## 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（虧損）／溢利

除稅前（虧損）／溢利已扣除下列各項後列示：

千美元	2020年	2019年
港口開銷及其他航程開支	352,724	338,895
所耗燃料	336,285	381,418
貨船減值虧損撥備	199,604	1,513
折舊		
– 自有貨船	125,314	127,477
– 其他物業、機器及設備	1,551	1,857
– 使用權資產	33,215	36,576
出售持作出售資產之虧損	1,247	174
出售物業、機器及設備之虧損	571	3,392
借貸利息		
– 銀行貸款	22,907	31,684
– 可換股債券	7,438	3,796
– 其他借貸	1,833	1,925
租賃負債利息		
– 貨船	2,983	4,243
– 其他物業、機器及設備	413	779

## 5. 稅項

本集團於國際營運的船運收入，根據營運所在國家適用的稅務條例，毋須或免除納所得稅。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／（計入）的稅項為：

千美元	2020年	2019年
即期稅項		
– 香港利得稅，按稅率16.5%（2019年：16.5%）計算撥備	725	801
– 海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	363	434
就過往年度作出調整	946	(122)
稅項支出	2,034	1,113

## 6. 股息

	2020年			2019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	-	-	-	-	-	-
末期股息	-	-	-	2.1	0.3	12,710
年內股息總額	-	-	-	2.1	0.3	12,710
年內派付股息(a)	2.1	0.3	12,894	3.7	0.5	21,825

(a) 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(虧損)/溢利除以年內已發行股份(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。

		2020年	2019年
股東應佔(虧損)/溢利	(千美元)	(208,228)	25,124
已發行股份的加權平均數	(千股)	4,682,620	4,566,145
每股基本盈利	(美仙)	(4.45)	0.55
相等於	(港仙)	(34.51)	4.31

### (b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按本集團的股東應佔(虧損)/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股份的數目作出調整後的年內已發行股份(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。當潛在股份轉換為股份將令每股盈利增加或使到每股虧損減少時,則潛在股份不具攤薄性。

		2020年	2019年
股東應佔(虧損)/溢利	(千美元)	(208,228)	25,124
已發行股份的加權平均數	(千股)	4,682,620	4,566,145
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
每股攤薄盈利的股份加權平均數	(千股)	4,682,620	4,656,319
每股攤薄盈利	(美仙)	(4.45)	0.54
相等於	(港仙)	(34.51)	4.23

截至2020年12月31日止年度,因可換股債券及未歸屬有限制股份所產生的潛在股份將使到每股虧損減少而不具攤薄性,故每股基本盈利與每股攤薄盈利相同。

## 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,其按發票日期計算的賬齡如下:

千美元	2020年	2019年
30日或以下	32,207	38,265
31-60日	3,844	3,346
61-90日	1,475	2,777
90日以上	4,462	5,281
	41,988	49,669

## 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	2020年	2019年
30日或以下	50,743	56,963
31-60日	316	451
61-90日	346	275
90日以上	4,927	3,719
	56,332	61,408

## 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發行人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，除一名高級經理於收到本公司書面批准前在非禁止交易期間買賣本公司證券外，所有曾獲通知及提供買賣規則的高級經理及職員，於年內已全面遵守買賣規則所載列的規定標準。該名高級經理已接獲一封說明違反有關買賣規則的嚴重性的函件，並獲提醒必須於有關買賣可進行前取得事先書面批准。

## 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2020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2020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。

## 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2020年報將在不遲於2021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、Irene Waage Basili、Stanley Hutter Ryan、Kirsi Kyllikki Tikka及莊偉林。

註：本業績公布之中英文版如有歧義，概以英文版為準。