

運籌帷幄 構建未來



Pacific Basin

#共邁遠途

太平洋航運
2022 年報
股份代號：2343

業務

業務簡介

我們是乾散貨船船東及營運商。我們的航運業務本着以客為先的宗旨，以現貨及長期貨運合約，為逾500名工業客戶及乾散貨商品貿易商及生產商提供優質、可靠及具競爭力的貨運服務。太平洋航運總部設於香港並於香港上市，於全球營運一支於世界各地進行貨運的龐大船隊

卓越團隊成就完善服務



373 名岸上員工

分布於全球14個
主要地區的辦事處



3,900+ 名船員

於2022年在我們的
自有貨船上工作



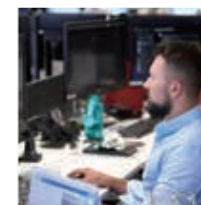
1,750+ 次航程

已於2022年完成

我們的業務方針

- 對我們的客戶、員工、業務及品牌充滿熱忱
- 履行承諾，並深信建立長遠關係的價值遠勝短期的利益
- 提供切身、靈活、迅速及可靠的服務，積極尋求能為客戶提供簡單快捷的營商方式
- 採取可持續的經營方針，提倡高水平的安全及環境管理
- 我們全體都是企業大使，對集團大家庭擁有強烈的歸屬感
- 提倡互相尊重、友愛公平及充滿愉快氣氛的工作環境，務求令員工獲得安全感、歡迎及信任
- 重視多元，以尊嚴、尊重和公平機會原則對待每個人
- 通過努力及團結同心，以追求卓越及成功的目標
- 在商業模式、服務及行為操守方面不斷追求突破
- 尋找合作機會，協力對抗行業挑戰

第37頁 可持續發展摘要

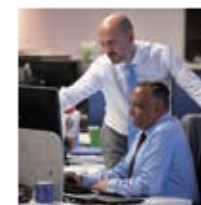


以客為先

以客戶為先的業務模式推動我們提供創新的客戶交流及服務、可靠性高的服務、加強客戶滿意度及良好的業界商譽

500+

名客戶



經驗團隊

我們的員工分布於全球各地設立的據點，提供前線客戶服務辦事處網絡，確保我們與客戶保持緊密合作，加強信任和溝通，從而提升我們對市場的洞察及知識，以提供最優質的服務

14

個辦事處



卓越船隊

我們營運全球最大型及可互換的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊之一，使我們能隨時隨地提供高效率的營運及可靠的服務

243

艘自有及營運中貨船

目錄

2022年摘要

- 02 業務摘要
- 03 財務摘要

業務

- 05 我們的業界
- 06 我們的船隊
- 07 以運輸小宗散貨為核心業務的原因
- 08 我們的全球網絡

年度回顧

- 10 主席報告
- 13 行政總裁報告
- 18 市場回顧
- 23 我們的表現
- 26 核心業務貨船開支
- 28 現金及借貸
- 30 年內大事回顧

導覽符號解釋

- 連結至本年報內的相關詳情
- 連結至我們的網站 www.pacificbasin.com 瀏覽相關詳情
- 連結至我們的2022年可持續發展報告的相關詳情
- 重要關鍵績效指標
- 經審核資料

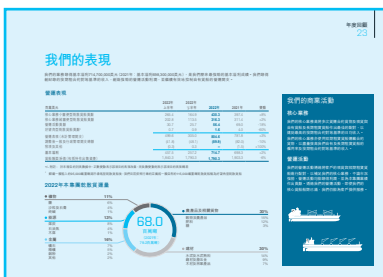
本報告的焦點



10 主席報告



13 行政總裁報告



23 我們的表現



37 可持續發展摘要

履行策略

- 33 我們如何創造價值
- 34 履行我們的策略
- 37 可持續發展摘要

管治

- 42 企業管治
- 49 風險管理
- 51 我們的主要風險
- 59 其他資料
- 62 董事
- 65 薪酬報告
- 68 董事會報告
- 74 投資者關係

財務報表

- 79 集團表現分析
- 80 財務報表
- 84 財務報表附註
- 116 獨立核數師報告
- 120 集團財務概要
- 121 公司資料

業務摘要

我們歷來最佳財務業績

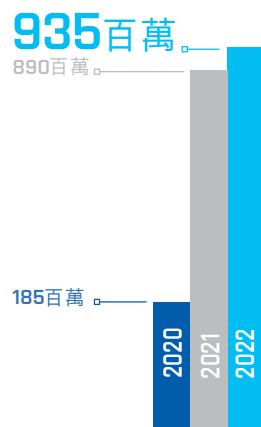
於2022年，太平洋航運錄得創記錄的基本溢利及稅息折舊及攤銷前溢利，分別為715,000,000美元及935,000,000美元，業績實屬史無前例。此外，我們錄得702,000,000美元的淨溢利，為歷來第二最佳，帶動股本回報率達到了強勁水平的38%。強勁的現金流為我們於年結日錄得淨現金65,300,000美元。

董事會建議派發末期基本股息每股17港仙及額外末期特別股息每股9港仙，而連同於2022年8月派發的中期股息每股52港仙，佔全年淨溢利的75%。

已為未來作好準備

2022年上半年乾散貨運市場繼續受惠小宗散貨需求熾熱、港口擠塞及有限新供應的帶動，貨運租金表現強勁。然而，下半年貨運租金因通脹和利率上升導致全球增長放緩而受壓，另外中國經濟亦因建築活動減少及清零政策持續而進一步減慢。

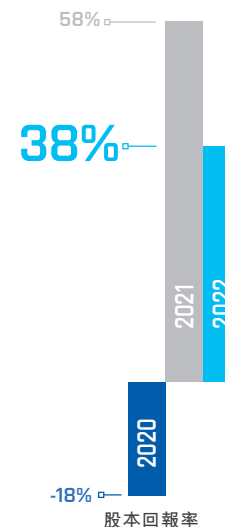
鑑於我們所處行業的基本面獲得支持，即使有任何短期不利因素，我們仍然對乾散貨航運的長遠前景感到雀躍。我們擁有一支由靈活通用的小靈便型及超靈便型乾散貨船組成的大型現代化船隊，結合我們與客戶的緊密合作關係、日益增加的貨運機會、及高貨船僱用率，令我們於未來處於有利地位。



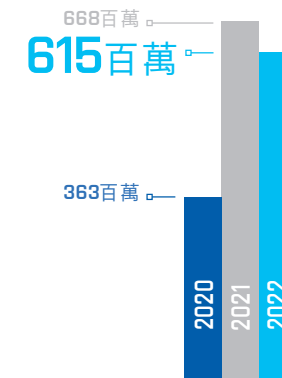
稅息折舊及攤銷前溢利(美元)



淨溢利/(虧損)(美元)



股本回報率



已承諾可動用流動資金(美元)

於12月31日

表現出色

- 我們的核心業務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淨收入分別為**23,430美元**及**28,120美元**，合共產生747,000,000美元的貢獻(未計管理開支)
- 我們的營運活動於19,830日的營運日數中錄得強勁的日均利潤**2,840美元**(淨值)，產生56,000,000美元的貢獻(未計管理開支)

- 我們的貨船開支維持於具競爭力的水平，但貨船營運開支增加，主要由於船員回國開支及其他疫情相關的船員開支增加。該等開支的升幅溫和，且自中國放棄清零政策後已開始倒跌
- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均損益平衡水平分別為10,260美元及10,950美元

為未來更新船隊

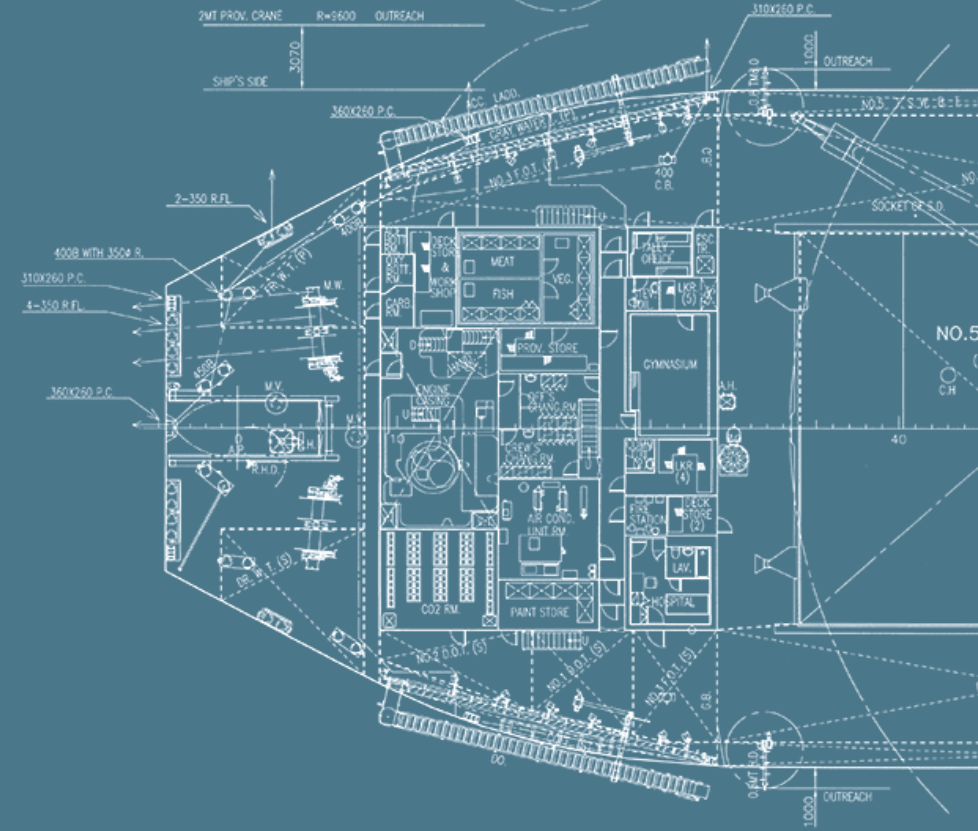
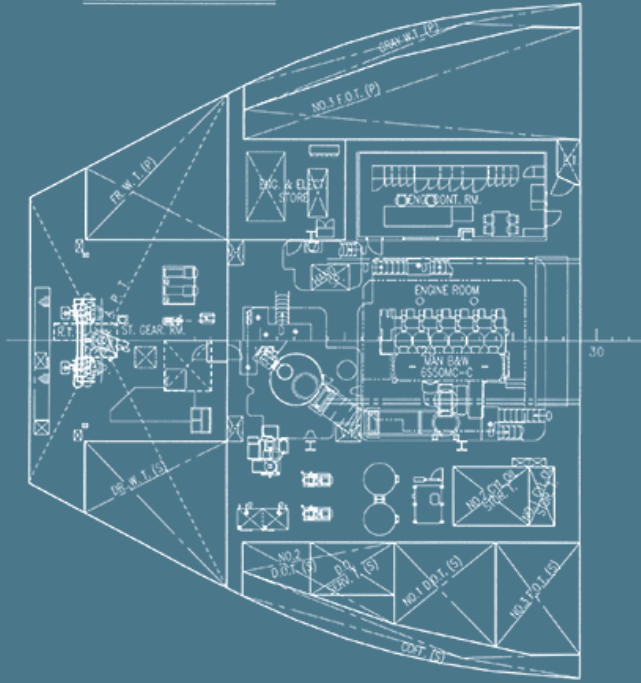
- 我們自有船隊現有115艘小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船，並合共營運約243艘自有及租賃貨船
- 於2022年，我們售出並交付七艘小靈便型乾散貨船，並售出一艘超大靈便型乾散貨船。我們購入一艘超大靈便型乾散貨船、一艘預期於2023年2月內交付的超靈便型乾散貨船，以及一艘預期於2023年3月交付的超大靈便型乾散貨船
- 我們仍然致力於奉行進一步擴大我們的超靈便型乾散貨船船隊的長期策略，並以船齡較輕、較大型及較高效的貨船更新我們的小靈便型乾散貨船船隊，從而進一步優化我們的船隊，有助提高符合日益嚴格的環境法規的能力；就此，我們已於2023年1月13日公布收購四艘二手超大靈便型乾散貨船、一艘二手超靈便型乾散貨船及一艘二手小靈便型乾散貨船
- 我們已透過技術提升、營運措施及逐步更新船隊，為遵守國際海事組織於2023年生效的減排規則作充分準備
- 我們將投資於零排放貨船，並正在開發一套針對第一代以甲醇推動的超大靈便型乾散貨船的設計

財務摘要

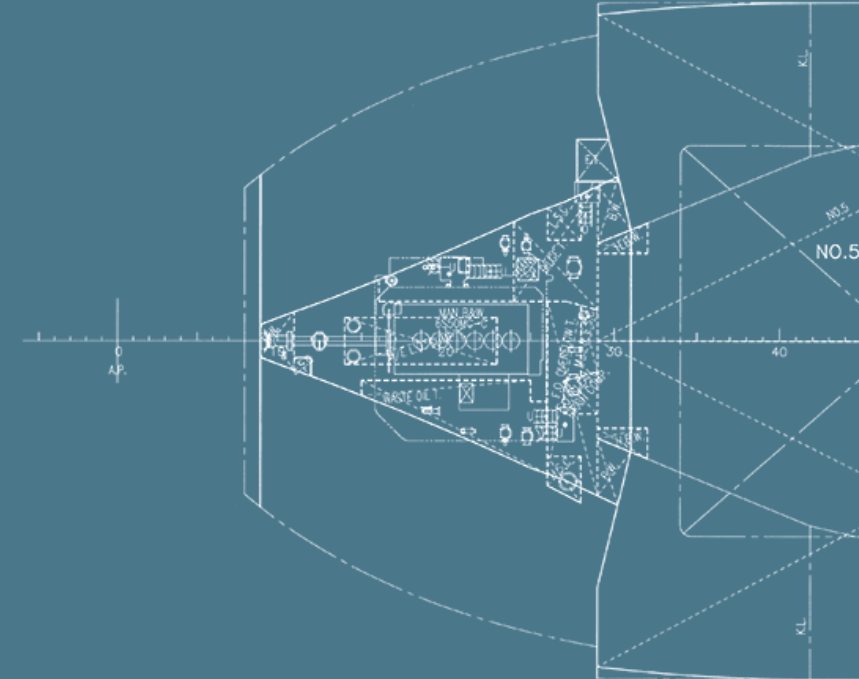
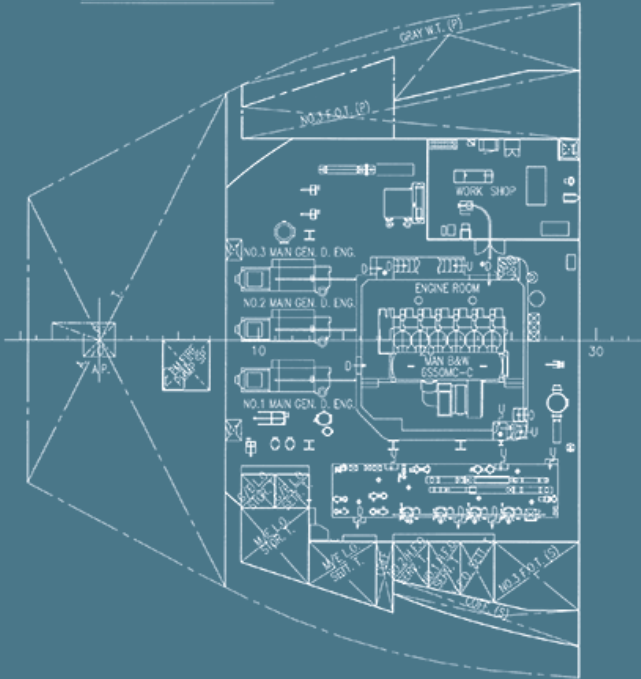
	2022年 百萬美元	2021年 百萬美元
業績		
營業額	3,281.6	2,972.5
按期租合約對等基準的收入	2,216.7	2,091.4
稅息折舊及攤銷前溢利 ¹	935.1	889.9
基本溢利 KPI	714.7	698.3
股東應佔溢利	701.9	844.8
資產負債表		
資產總額	2,648.7	2,745.4
現金及存款總額	443.9	459.7
已承諾可動用流動資金	615.0	668.4
現金／(借貸)淨額	65.3	(128.4)
股東權益	1,907.4	1,831.2
資本承擔	42.4	16.8
現金流量		
經營	935.3	850.4
投資	63.2	(334.0)
融資	(949.1)	(433.0)
現金及現金等價物淨變動	49.4	83.4
每股數據		
每股基本盈利	109.1	139.1
股息(包括26.0港仙的特別股息) KPI	78.0	74.0
經營業務產生的現金	145.2	140.0
股東權益	283.9	295.6
年末股價	2.64港元	2.86港元
年末市值	139億港元	138億港元
比率		
淨溢利率	21%	28%
平均股本回報率	38%	58%
股東總回報率	31%	105%
現金／(借貸)淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI	4%	(7%)
現金／(借貸)淨額相對股東權益比率	3%	(7%)
利息覆蓋率 KPI	45.3倍	30.1倍

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、以股權支付的補償及未變現衍生工具收支

2ND DECK

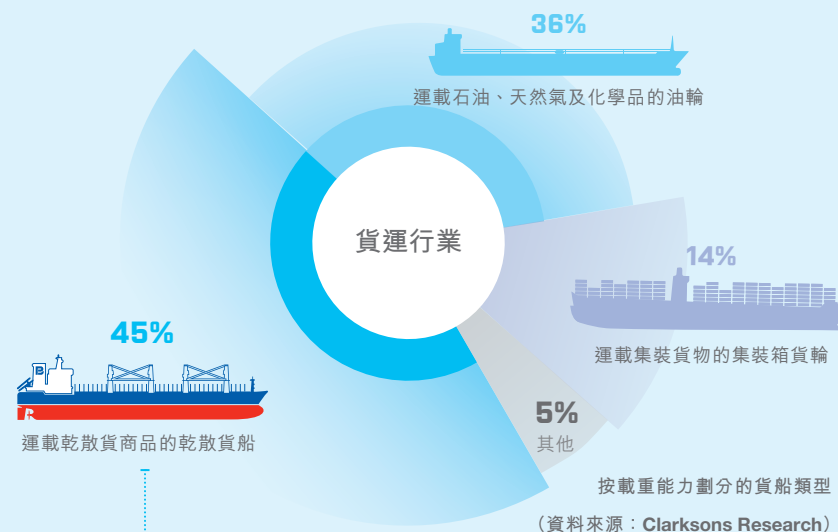






3RD DECK



我們的業界

乾散貨運業界運送乾散貨和其他非集裝貨物。較大型的好望角型和巴拿馬型乾散貨船主要運送鐵礦石、煤炭及穀物。我們專注於靈活通用、中型及配備起重機的小靈便型及超靈便型乾散貨船，運載各種小宗散貨和穀物，具備分布於不同地區，客源及貨物種類多元化的裨益。



乾散貨船類別		佔全球乾散貨船運力百分比	靈活性	主要運載商品
小宗散貨船 (設起重機)		小靈便型 10,000–40,000 載重噸	12%	小宗散貨 穀物 礦石 木材/林業產品 鐵鋁氧石 糖 精礦 水泥及水泥熟料 煤炭/焦炭 肥料 鋁粉 鋼材 石油焦 鹽 沙粒及石膏 廢五金
		超靈便型 (包括超大靈便型) 40,000–70,000 載重噸	23%	
大宗散貨船 (不設起重機)		巴拿馬型 (包括超巴拿馬型) 70,000–100,000載重噸	25%	
		好望角型 100,000+ 載重噸	40%	

我們的核心業務

港口少、客戶少、貨物種類少、三角點範圍小

港口多、客戶多、貨物種類多、三角點範圍大

我們的船隊

太平洋航運是
全球最大的現代化
小靈便型及超靈
便型乾散貨船船
東及營運商之一




我們配備起重機的乾散貨船靈活通用並可自行裝卸貨物

我們的貨船主要運輸小宗散貨，包括農產品、原材料、建材和其他基本的散貨商品

我們的貨物組合主要是非化石燃料商品

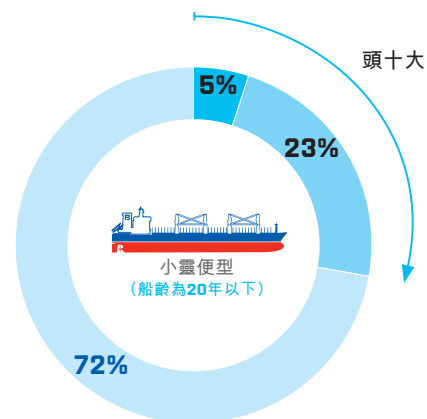
小宗散貨運送業務具備分布於不同地區，客源及貨物種類多樣化的裨益，能夠實現三角點貿易、高裝載率及更具碳效能

我們的貨船有90%以上的時間載有貨物

	營運貨船			總計	總載重噸 (百萬噸) 自有	平均船齡 自有
	自有 ¹	長期租賃	短期租賃 ²			
 小靈便型	72	9	29	110	2.5	13
 超靈便型/ 超大靈便型 ³	43	9	80	132	2.5	11
 好望角型	1	-	-	1	0.1	12
總計	116	18	109	243	5.1	12

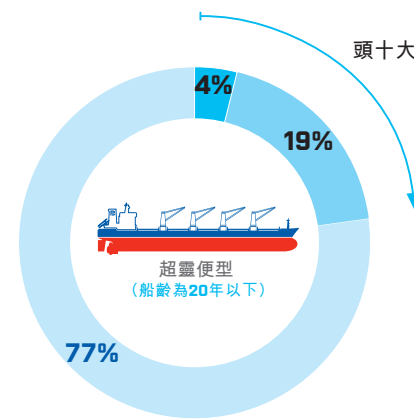
於2023年1月31日

- 1 包括1艘預期於2023年2月內交付的超靈便型乾散貨船
- 2 於2023年1月營運中的短期貨船及與指數掛鈎的貨船之平均數目
- 3 超過60,000載重噸的超靈便型乾散貨船通稱為超大靈便型乾散貨船



我們營運的船齡為20年以下、25,000-40,000載重噸的小靈便型乾散貨船佔全球小靈便型乾散貨船船隊約5%

■ 太平洋航運 ■ 其他十大航運公司 ■ 其他



我們營運的船齡為20年以下、40,000-70,000載重噸的超靈便型乾散貨船佔全球超靈便型乾散貨船船隊約4%

資料來源：太平洋航運、Clarksons Research

以運輸小宗散貨為 核心業務的原因

小宗散貨業務的勝人之處

- 多元化的客戶、貨物以及廣泛的業務覆蓋範圍能夠帶來高僱用率
- 該分部以規模及營運專業能力為重
- 較高的按期租合約對等基準的日均收入乃由於高裝載率
- 長期需求預期將保持穩定，及貨船的增長輕微

鎖定重點—— 帶來多元化發展的神益

業務分布於
不同地區，
客源及貨物
種類多元化

擁有逾500名
全球客戶

最大客戶
僅佔業務3%

我們的頭25名
最大客戶佔
業務31%

在高度分散並以小宗散貨為主的貨運市場中，本集團是全球最大的小靈便型及超靈便型乾散貨船的船東兼營運商之一。

小宗散貨商品種類繁多，由大量客戶操縱，經全球眾多的港口運輸。此分部需要靈活通用並可自行裝卸貨物（擁有起重機）的「小靈便型」貨船，以便運作於全球許多受淺水、水閘、狹窄的航道及河灣限制的港口。

對比之下，利用大型的乾散貨船運載的貨物僅包括由少數貨物擁有人所操縱的少種類大宗散貨商品。由於大型的乾散貨船只可經少數港口運載貨物，使它們嚴重倚賴數目相對較少的航線，故其前景較為波動。它們一般只可作單向航線運輸，造成較低僱用率。

我們雖然專注特定分部及規模的貨船，但我們的業務分布於不同地區，客戶層面廣及貨物多樣化，使我們能整合航程的三角點範圍（如優化順逆航程組合），從而提高我們的貨船僱用率及租金收入。雖然大型乾散貨船的貨運租金可能較高，但亦相對較波動，但我們具備條件實現我們創造相對穩定及長遠的租金來源的重要目標，並在市況處於週期性低位時仍可保持理想的盈利，而在週期性高位時則能夠取得強勁收入。

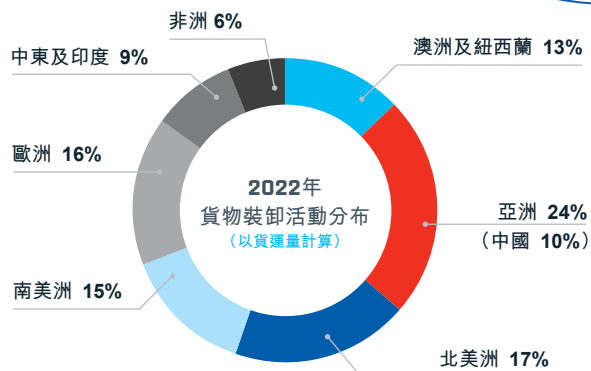
對比大宗散貨貨船船隊較龐大的擴展，全球小靈便型乾散貨船過去十年的運力只有相對溫和增長，對我們維持穩定的租金有莫大幫助。

我們的全球網絡

14個辦事處

- 11個營業辦事處
- 4個技術及船務處

香港總部是營業、技術、船務及全部中央功能辦事處的總部



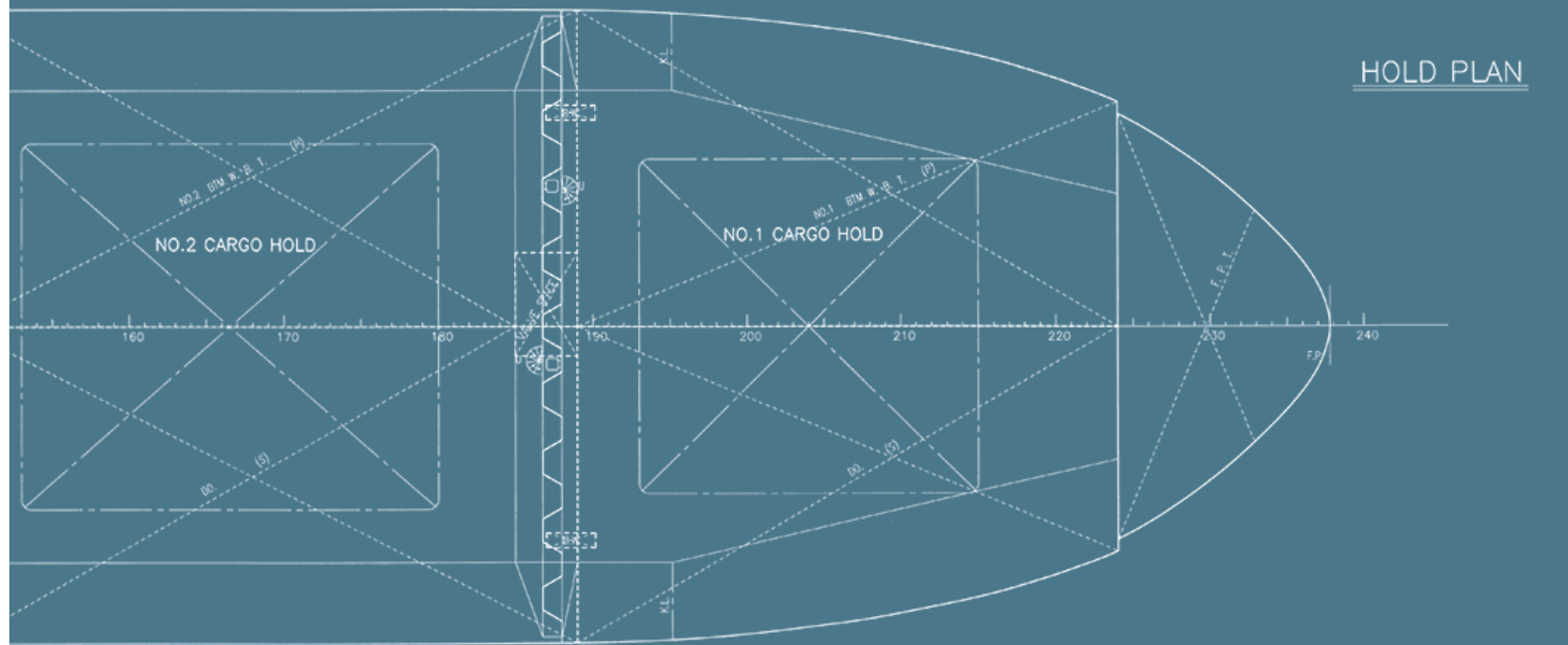
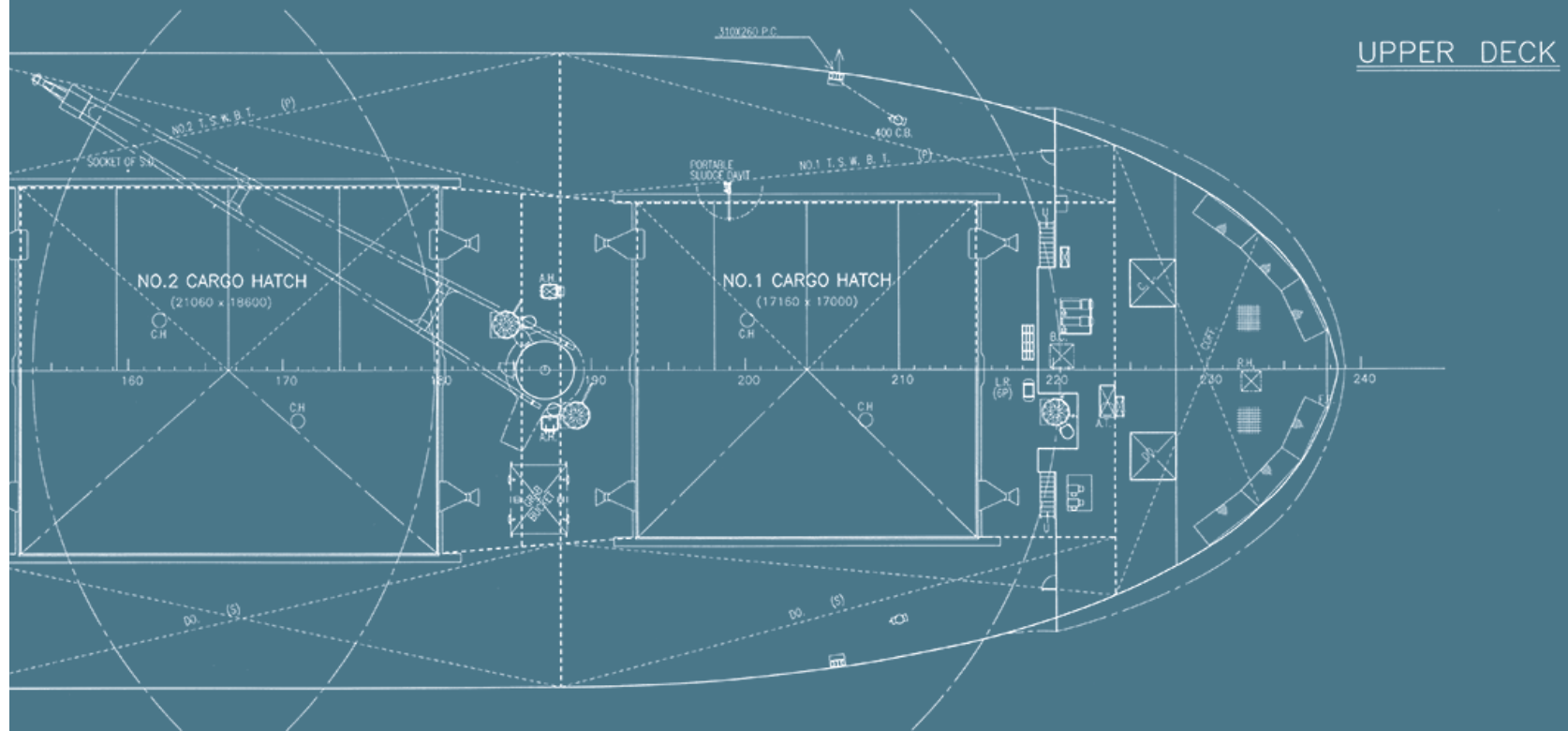
太平洋航運的全球辦事處

- 營業辦事處
- 技術及船務處

一些主要的小宗散貨貿易航線

- 順航貨運
- ← 逆航貨運

年度回顧



主席報告



唐寶麟

主席

本公司繼續證明，我們能夠憑藉自身的業務模式為股東提供行業領先的回報，同時也支持我們為客戶提供優質服務。我們繼續投資旗下船隊，以進一步提高規模和能力，提升業績，同時為我們的船員保持最高的安全和健康水平。

在波動的市場中再次取得優秀業績

本公司於2022年錄得歷來最佳的基本溢利，主要是由於上半年乾散貨運租金持續強勁。然而，下半年貨運租金因通脹和利率上升導致全球增長放緩而受壓，另外中國經濟亦因建築活動減少及清零政策持續而進一步減慢。

太平洋航運的貨船租金再次高於市場水平，我們亦錄得正經營業務產生的現金流。我們的資產負債表保持強勁，已承諾可動用流動資金為615,000,000美元。

2022 年股息

鑑於我們錄得創新高的基本溢利，加上對乾散貨運市場的長遠基本因素充滿信心，董事會欣然建議就2022年派發每股17港仙的末期基本股息及每股9港仙的額外末期特別股息，兩者合共每股股息總額為26港仙，而連同於2022年8月派發的中期股息每股52港仙，佔全年淨溢利的75%。這表示根據年初的股價計算，2022年的股息收益率為27%。

投資船隊以推動業務可持續發展

我們一直致力物色購入可輕易融入我們的營運模式的優質小靈便型和超靈便型乾散貨船的機會，進一步提高我們的規模及能力，並提升業績。自2008年以來，我們提高了我們的自有船隊的載重能力，其中小靈便型乾散貨船船隊由500,000載重噸增加至2,500,000載重噸，而超靈便型乾散貨船船隊則由200,000載重噸增加至2,500,000載重噸。現在我們的總載重能力為5,000,000，意味著15年間的複合年增長率為14%。太平洋航運多年來已建立有效平台，於不同週期不斷締造卓越佳績。這也令我更加堅信，我們已為未來準備就緒。

➡ 第34頁 履行我們的策略

世界級行業聲譽

太平洋航運在2022年再次獲得多個獎項，包括IBJ Awards 2022 (國際散貨雜誌) 的年度最佳散貨船營運商獎及Seatrade Maritime Awards 2022的年度最佳航運公司獎。太平洋航運亦獲得與管治及可持續發展有關的獎項，包括香港會計師公會2022年最佳企業管治及ESG大獎的最佳可持續發展公司／機構金獎，香港海事處2021年港口國監督檢查傑出表現獎，以及2022年香港環境、社會及管治報告大獎的卓越環境成效獎大獎。

這些及其他獎項肯定了我們對質量、安全及對環境負責的貨船營運、透明度及可持續發展的承諾，以及真正以客為先的業務模式。

我們於去年繼續支持不同的慈善機構，捐款支持教育、海事、心理健康及其他值得支持的公共福利項目。

可持續發展及減碳

太平洋航運繼續以穩妥的步伐應對新推出的法規及波動的租金，這全有賴我們優秀的員工及有效的商業策略。

我們領先同業的安全和環境計劃，是由我們全面的內部船隊管理部門所推動，其技術、海事、船員管理及減碳團隊，在新成立、專責可持續發展職能的部門的支持下，繼續採用最新的行業最佳常規。

第37頁 可持續發展摘要

我們於2022年與Nihon Shipyard Co.及三井物產建立了合作關係，一同評估潛在的綠色燃料和開發零排放貨船。我們在實現對相關燃料供應基礎設施投資的承諾方面繼續取得良好進展。透過此合作，我們希望穩佔行業發展的最前端，並加速轉型，致力於2030年前以零排放貨船為新建造貨船首選。

敬請撥冗細閱我們2022年的可持續發展報告，以了解更多關於航運業減碳及我們的減碳舉措之討論。



ESG 2022年可持續發展報告

www.pacificbasin.com/sr2022

安全及福祉

隨著防疫措施取消，船員換班限制已獲放寬，而船上檢查、培訓及相關開支亦已逐漸回復正常。我們非常感激一眾船員及岸上員工於疫情期間努力不懈，致力維持安全營運操作，於新型冠狀病毒疫情期間為客戶提供可靠及無間的服務。

於疫情期間，管理層確保我們所有的員工得到持續的支持，以幫助保障他們的安全及福祉，同時將經驗及最佳常規納入我們的流程。

我們以零工傷及零工時損失為目標，繼續致力安全為先。我們於2022年採用了更多自下而上的方法來增進安全文化，並憑此錄得接近新低的工傷數字。於2022年的2,080萬個工時中僅錄得六宗引致工時損失的工傷事故。我們的船員及岸上員工不斷努力，繼續把員工福祉放在首位。



ESG 可持續發展報告 第35頁
2022年健康及安全績效



成熟有效的董事會、強健的管治及實力雄厚的領導團隊

我們致力恪守最高標準的企業管治，並保持對透明度、問責及強大內部監控的承諾。我們深明繼續贏得持份者信任的重要性，並不斷致力給予各界信心，信賴我們以負責任及合乎道德的方式經營業務。

我們的董事會及董事會轄下委員會亦有所變動，自2023年的股東週年大會結束後，我將會退任，而Stanley Hutter Ryan先生將擔任董事會主席。

我對此接任安排充滿信心，我確信在董事會及高級管理層的支持下，太平洋航運將進一步提高其領先地位。

◀▶ 第42頁 企業管治

Ryan先生擁有在多間跨國企業工作的豐富經驗，曾任其他大型乾散貨運及商品公司之董事。Ryan先生自2016年以來出任太平洋航運的董事，在協助我們制定週期策略方面經驗豐富。

本人謹此祝願Ryan先生在新崗位上一切順利，繼續發揚本公司的優秀傳統。

董事會成員退任

在2022年4月舉行的太平洋航運股東週年大會結束後，Patrick Blackwell Paul先生及Alasdair George Morrison先生已卸任獨立非執行董事。他們分別自2004年和2008年起上任，並在不同的乾散貨運週期中提供了真知灼見。我們極其感謝他們對本公司的貢獻以及在制訂集團策略中提供的指導。

◀▶ 第62頁 董事

已為未來作好準備

在過去兩年，我們成功利用強大的現金流壯大資產負債表，同時通過購置優質及現代化的二手貨船，以及出售船齡較高及效率較低的貨船而優化船隊組成。

這些發展與我們成熟的業務模式及具競爭力的成本結構相結合，加強了我們在乾散貨運領域的領先地位，並將繼續讓股東及其他持份者受惠。

本人感謝我們忠誠的客戶、員工及其他持份者在我擔任主席期間的支持。能在太平洋航運錄得創新高的基本溢利，兼已為應對未來挑戰做好充分準備之際退任，本人深感安慰。多年來，我們已經建立一支由高級管理人員、員工及船員組成的卓越團隊，我確信他們將繼續為各持份者提供超卓服務。



唐寶麟

主席

香港，2023年2月23日



Stanley Hutter Ryan 先生獲委任為主席並將於 2023 年 4 月 18 日生效

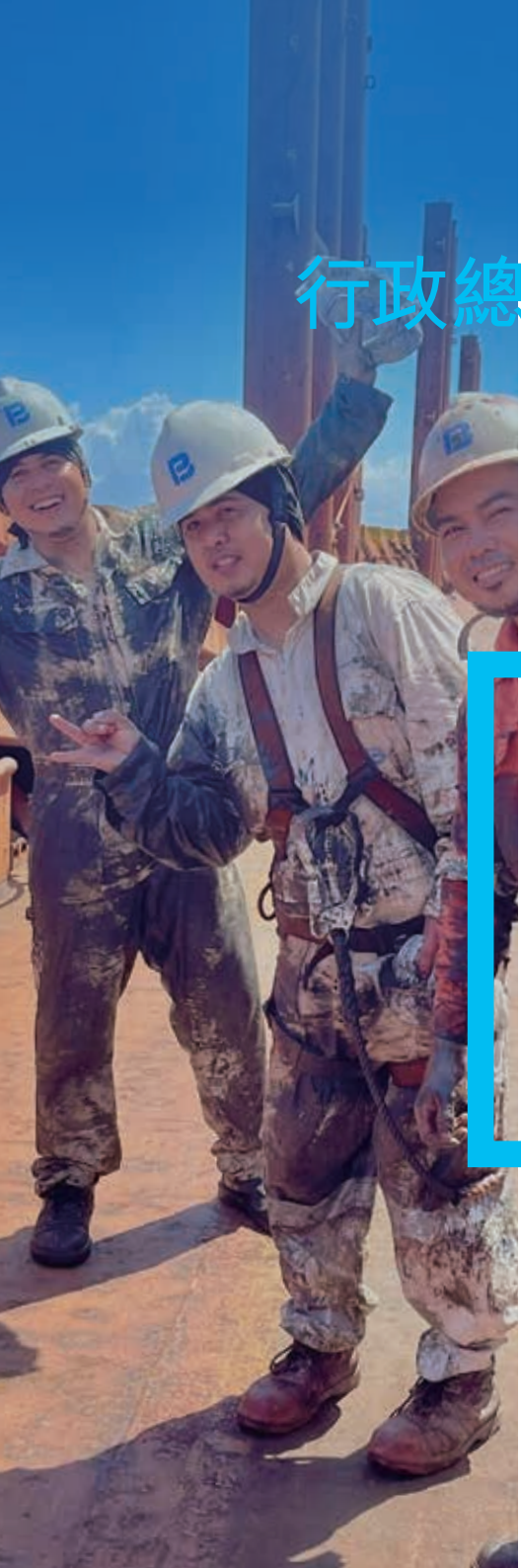
Ryan先生為Cargill, Inc.服務達25年，在全球不同地方擔任多個行政及綜合管理職位，因而在已發展及新興市場中不同類型的資產及營運密集的跨國業務方面積累豐富的領導經驗，當中尤其專注於國際商品交易及週期性行業。

Ryan先生亦於2014年10月至2016年6月期間擔任Eagle Bulk Shipping Inc.之獨立董事，並於2015年3月至9月期間擔任其臨時行政總裁。他於2016年2月至2022年3月期間擔任Darigold, Inc.之行政總裁及主席。

Ryan先生自2016年以來一直是太平洋航運董事會的獨立非執行董事。他在Cargill廣泛的商業、策略及營運經驗，以及他對本公司及我們的營運的了解，定能向董事會提供強而有力的領導及指導。

Ryan先生於1989年取得美國芝加哥大學國際關係文學碩士學位及工商管理碩士學位。他於1984年取得美國聖母院大學經濟學及電腦應用學士學位。

行政總裁報告



Martin Fruergaard

行政總裁

太平洋航運於2022年表現非凡，再次締造歷來最佳的業績，使我們能夠進一步改善資產負債表，優化船隊，並通過資本回報回饋股東

全年盈利再創新高

我們於2022年錄得創記錄的基本溢利，主要是由於今年上半年乾散貨運租金持續強勁。我們錄得基本溢利715,000,000美元、淨溢利702,000,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利935,000,000美元。這產生強勁的股本回報率達38%，每股基本溢利為109.1港仙。

↔ 第79頁 集團表現分析

我們利用高水平的現金收入繼續償還債務，我們於年底的現金淨額達65,300,000美元。我們的無擔保貨船數目繼續增加，目前我們的船隊中有59艘並未被抵押。

↔ 第28頁 現金及借貸

董事會建議派發每股17港仙的末期基本股息，這與我們至少派發50%淨溢利的股息政策一致。此外，由於本公司在過去一年表現出色，儘管有短期的不利因素，但管理層對行業的長遠基本因素充滿信心，因此亦將派發2022年的末期特別股息共每股9港仙。

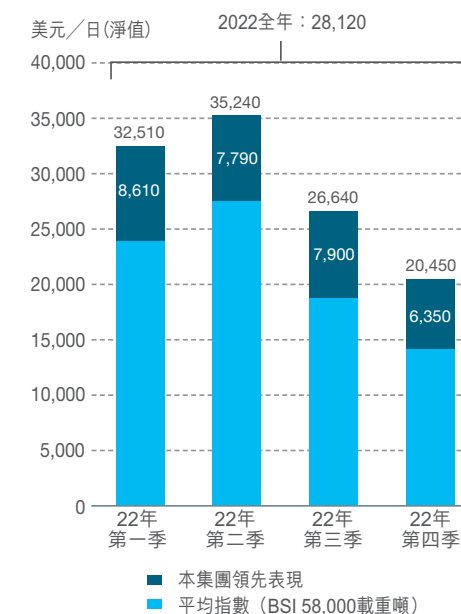
擬派末期基本股息加上擬派末期特別股息，即每股股息總額為26港仙，而連同於2022年8月派發的中期股息每股52港仙，佔全年淨溢利的75%。

↔ 第68頁 董事會報告

卓越的盈利及具競爭力的成本基礎

我們的**核心業務**在2022年帶來747,000,000美元的貢獻。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23,430美元（淨值）及28,120美元（淨值），較2021年同期分別增長15%（小靈便型乾散貨船）及減少4%（超靈便型乾散貨船）。我們於年內的日均表現較小靈便型（BHSI 38,000載重噸（經調整））及超靈便型（BSI 58,000載重噸）乾散貨船的平均指數分別高出5,210美元及7,080美元。我們高於指數收入水平的表現由旗下貨船的高裝載率推動，我們據此發揮旗下經驗豐富的商業及技術團隊、廣泛的全球辦事處網絡及龐大的優質可互換貨船船隊。

本集團超靈便型乾散貨船租金



我們的營運活動於19,830日的營運日數中錄得日均利潤達2,840美元（淨值），為本集團貢獻56,000,000美元。儘管今年下半年利潤有所收縮，但年內盈利仍處於歷史高位。

由於年內的盈利強勁，我們已對資產負債表進行去槓桿安排以及降低財務開支。通過激勵性轉換要約及數次回購可換股債券，我們的未贖回可換股債券的本金總額已經從175,000,000美元減低至34,110,000美元。我們優化後的資產負債表讓我們能夠在整個週期內進行投資，同時繼續透過股息將過剩現金分派予股東。

第23頁 我們的表現

隨著控疫措施的放寬，船員換班開支、隔離及其他疫情相關的船員開支於年內持續減少。我們預計船員開支將回復至新型冠狀病毒疫情前的水平。

我們的貨船管理開支及貨船營運開支仍然控制得宜，與同業相比具有競爭力，由於年內進一步償還債務，儘管我們的浮動利率上升，但財務開支卻有所下降。

第26頁 核心業務貨船開支

我們在2019年因應國際海事組織之2020年硫排放上限之法規而進行的約62,000,000美元的硫淨化器投資，現已悉數收回，比預期時間要快得多。

儘管面對短線不利因素，乾散貨運市場仍然強健

2022年上半年乾散貨運市場繼續受惠小宗散貨需求熾熱、港口擠塞及有限新供應的帶動，貨運租金表現強勁。然而，下半年貨運租金因通脹和利率上升導致全球增長放緩而受壓，另外中國經濟亦因建築活動減少及清零政策持續而進一步減慢。上半年小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均指數租金分別為22,000美元及25,630美元，而下半年小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均指數租金分別為14,500美元及16,490美元。

第18頁 市場回顧

在鐵鋁氧石、林業產品及鹽的裝載量增加所推動下，全年全球小宗散貨裝載量增加6%。與去年相比，下半年小宗散貨裝載量增加3%，其中林業產品、農業散貨及鐵鋁氧石為主要增長推動力。

儘管8月恢復從烏克蘭經黑海出口穀物，但由於營運上的限制及此航線的風險，2022年烏克蘭裝載量與去年相比下降約55%。2022年全球穀物裝載量下降3%，原因是於烏克蘭的衝突，以及大多數主要出口國的農作物產量下降，部分源於天氣狀況不佳所致；然而，澳洲的穀物裝載量增加了20%。預計烏克蘭的穀物收成將低於2022年，原因是可用於耕作的土地減少，冬季農作物的播種減少，以及由於成本提高及供應有限，農民減少化肥使用，農作物產量降低所致。

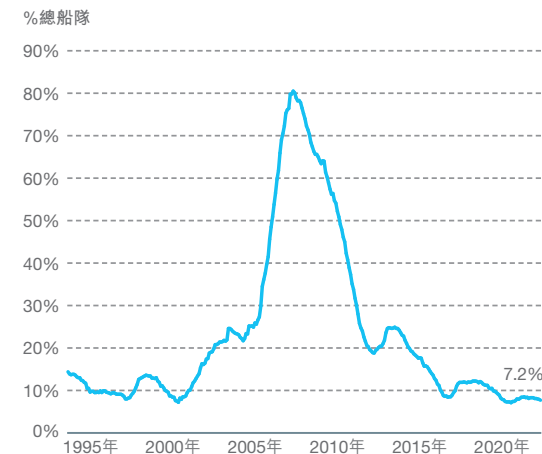
由於歐洲國家和印度的需求增加，煤炭裝載量較去年增加2%。特別是歐洲的需求利好噸位航距需求，因為過去來自俄羅斯的煤炭裝載量被來自美國、澳洲、哥倫比亞和南非的煤炭裝載量所取代。

由於上半年的季節性天氣限制了巴西和澳洲的貨物供應，以及中國的國內房地產建設放緩，經濟增長受到新型冠狀病毒疫情的防控措施持續所拖累令需求減少，鐵礦石裝載量下降1%。

受惠於船隊增長放緩

儘管貨船報廢量有限，但全球小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊在2022年內淨增長只有3%。乾散貨船船東並沒有實質性地增加新建造貨船訂單，而根據Clarksons Research，目前乾散貨船訂單量佔現有船隊的7.2%，處於數十年來的低位，及2022年的訂單量較2021年下降54%。高昂的新建造貨船價格及航運業其他界別的強勁訂單，尤其是集裝箱航運業，令乾散貨運業的訂單受限。我們預計，由於未來需要滿足日益增加的減碳法規對燃料、貨船設計及技術的不確定性，加上行業盈利放緩，今後的訂單將繼續受到抑制。

整體乾散貨船訂單量發展



我們認為，新環境法規帶來的不確定性以及新建造貨船的高昂開支，將繼續遏抑大量新建造貨船訂單

由於與新型冠狀病毒疫情有關的防控措施及港口利用率提高，出現港口效率不足的問題，導致2022年的供應更加緊張，推動貨運租金進一步上揚。隨著世界各國放寬對新型冠狀病毒疫情的控制措施，港口擁堵情況有所緩解，上述港口效率不足及對供應的相關好處也隨之減少。

國際海事組織的全球EEXI（現有船舶能效指數）及CII（碳排放密度指標）法規於2023年1月生效，預期將令企業推行不同的技術及營運措施，以提高現有貨船的碳效能。該等法規將造成不同的影響，包括貨船航速逐步減慢（以及運載能力相應降低），由於規則鼓勵船東逐步淘汰船齡較高和效率較低的貨船，報廢量亦將增加。

 [第37頁 可持續發展摘要](#)

船隊增長策略

我們仍然致力推行擴充自有船隊的長期策略—此乃以購置優質及現代化的二手貨船壯大超靈便型乾散貨船自有船隊，以及出售船齡較高及效率較低的小靈便型乾散貨船，以換入船齡較輕及較大型的小靈便型乾散貨船。於2022年，資產價格貼近歷史高位，使我們能夠出售一些較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船，從而兌現潛藏價值，並進一步優化我們的船隊，以符合不斷收緊的環境法規。年內，我們出售並交付七艘小靈便型乾散貨船，同時亦出售一艘超大靈便型乾散貨船。我們已購入預期於2023年2月內交付的一艘超

大靈便型乾散貨船和一艘超靈便型乾散貨船，以及一艘預期於2023年3月交付的超大靈便型乾散貨船。我們將繼續尋找機會，因應市場情況出售這些較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船。

我們貫徹既定的增長策略，於2023年1月13日，以整體交易的方式購入四艘二手超大靈便型乾散貨船、一艘二手超靈便型乾散貨船及一艘二手小靈便型乾散貨船。此重拾船隊增長的舉措是利用我們強大的資產負債表來進行的逆週期投資，我們認為這符合我們繼續擴大船隊的長期策略，特別是在船價回落時重點把握超靈便型乾散貨船（超大靈便型乾散貨船）及較大型的小靈便型乾散貨船可帶來的機遇。

我們目前擁有115艘優質的小靈便型及超靈便型乾散貨船，它們非常適合我們的客戶和我們的貨運服務，有助我們繼續優化船隊，提高符合日益嚴格的環境法規的能力。

 [第6頁 我們的船隊](#)

已為國際海事組織降低碳排放密度之法規做足準備

多年來，我們一直採用提高碳效能的措施及操作，令我們的貨船能夠完善遵守2023年起生效的國際海事組織全球法規，有關法規旨在推動企業推行不同的技術及營運措施，以提高貨船的碳效能。歐盟將從2024年起將航運業納入歐盟排放交易體系(EU ETS)，我們預計這將推動國際海事組織制定一套更進取的全局減碳措施。

我們的可持續發展、優化、技術、商業及高級管理團隊對這些及長期的減碳挑戰非常熟悉。他們一直就此進行內部研究及與其他持份者合作，為遵守2023年國際海事組織規則作好充份準備，為此：

- 我們正在以船齡較輕、較大型及較高效的貨船擴充及更新船隊，這有助於降低我們的碳排放密度；
- 一如過去數年，我們將繼續評估及採取創新節能技術改裝（如喉管、葉片及重塑推進器）；
- 我們將繼續以高裝載率有效地營運貨船；
- 我們將不斷尋求、評估及實施其他節能營運措施。

 [第33頁 我們如何創造價值](#)

我們將採取這些措施，包括與客戶、貨船租賃供應商、港口及其他持份者尋求合作方案，確保我們目前使用傳統燃油的貨船能夠於可見將來繼續營運。

我們的策略

- 維持並擴展我們的貨運重心及規模
- 繼續保持為一家同時經營船東（重資產模式）及營運商（輕資產模式）業務的全面綜合型公司
- 成為行業翹楚（以日均租金及開支為基準）
- 維持貼近客戶的當地貨船租賃及營運業務
- 繼續將我們的品牌打造成一家領先的、廣受愛戴的和客戶首選的航運公司
- 維持我們強勁的現金及資產負債表
- 通過換入船齡較輕和較大型的貨船來取代船齡較高和較小型的船隻，保護我們在小靈便型乾散貨船的領先地位
- 繼續拓展我們自有的超靈便型乾散貨船佔船隊的比例
- 在有零排放乾散貨船供應並具備商業可行性之前，不訂購新建造貨船
- 繼續建立及善用我們的可持續發展、減碳、數碼化及研究能力

減碳

除減少我們現有貨船的碳排放密度的舉措外，我們亦正與多方合作及進行準備工作，務求過渡至即可作商業用途的全二零排放貨船及燃料，以實現全面脫碳的長遠目標。

我們的目標是於2050年或之前我們的船隊將僅由零排放貨船組成。在有零排放貨船供應給我們的業務並具備商業可行性，以及適合的能源基礎設施在全球到位之前，我們將不會訂購新建貨船。為加快這方面的步伐，我們已跟兩家日本合作夥伴Nihon Shipyard Co.及三井物產簽訂諒解備忘錄，合力探究和開發零排放貨船，並可能投資於相關的燃料供應基礎設施。

經探究後，我們認定綠色甲醇是目前規劃我們第一代零排放貨船的最佳燃料，我們正在與合作夥伴合力為我們第一艘能夠使用甲醇或燃油的雙燃料超大靈便型乾散貨船開發高效的設計。我們應該能夠較原定2030年的目標提前訂約交付第一代零排放貨船，我們相信我們的案例將有助加快乾散貨航運業過渡至零排放航運。

ESG 可持續發展報告 第13頁
我們的減碳策略

我們相信甲醇目前
是最適合小靈便型
和超靈便型乾散貨
船的未來燃料，我
們相信生產和輸送
綠色甲醇的基礎設
施即將面世

安全及福祉

2022年，船員繼續受到船員換班限制、長期隔離及其他疫情管理措施的影響。儘管這些措施整體上有所放寬，我們亦致力減輕這些措施對員工的影響，但我們明白這些措施繼續對我們的船員及其家人帶來困難。我們的岸上員工及管理層繼續盡最大努力為船員提供財政及其他支持，消閒及運動設備、最佳的互聯網及通訊連接，以及免費的心理健康支援，保障船員於船上的健康、安全及福祉。我們亦為船員的家庭提供支援，提供福利研討會，推動太平洋航運船員家庭之間建立更緊密的聯繫，特別是為船上工作的船員提供支援。

安全素來重要，我們致力實現零工傷的目標。於2022年，我們的船員於每百萬工時僅錄得0.29次引致工時損失的工傷事故。我們繼續鼓勵工作人員及船員作出險情報告，鉅細無遺地記述安全事故及險情，作為預防傷害及損失的寶貴借鑑。

保護我們的船員及貨船是另一個關注要點，海盜行為及對船員的不公正定罪需得到更多業內關注。各國政府及組織必須對此採取堅定立場，以保護所有航運業從業人員的安全及福祉。

ESG 可持續發展報告 第33頁
船員福祉

數碼化

我們的數碼化團隊繼續努力，進一步發展及擴大全新數碼解決方案在集團的應用範圍及投資，同時利用我們大型船隊的內部所得數據，為船隊的營運、安全及減碳工作作出明智決定。憑藉我們的數碼化實力，我們將探索更有效率的營運、航程和貨船管理及適切配對我們的大型船隊與貨物系統，以提高貨船的僱用率、供應及準時性。利用從我們的龐大自有及內部管理船隊收集的數據，以及最近整合的系統，讓我們能夠計劃港口到達及裝卸時間，以盡量提高我們的貨船供應及利用率。

人才及組織

本公司極其感謝全體船上和岸上員工在過去三年疫情中展現出的靈活性、奉獻及合作精神。太平洋航運的業務連續性舉措使我們的組織及我們提供的服務在面臨眾多限制及複雜情況下仍能保持大致不變。

我們的永久目標是為全體員工保持最佳的安全、僱員留職率、生產力、工作滿足感及福祉水平，我為我們迄今取得的成就感到自豪。從疫情中得到的經驗繼續塑造我們的員工參與安排，並將在我們努力實現目標時不斷進步。

即使面對短期不利因素但前景向好

根據國際貨幣基金組織，2023年全球國內生產總值增長率將下降至2.9%，較2022年的3.4%有所下降。這或會對乾散貨商品的需求產生負面影響。

這些不利因素對乾散貨運租金及二手貨船價格均帶來負面影響。資產價格的暫時回落，讓我們能夠利用我們的資產負債表優勢，對超靈便型及小靈便型乾散貨船進行策略性的逆週期投資，使我們能夠適時增長，同時也讓我們能夠通過購入較大型、船齡較輕及較高效的貨船，落實減碳策略。

我們對乾散貨運市場的中長期前景持樂觀態度，儘管有這些短期的不利因素。我們預計，在全球重大基礎設施投資的支持下，特別是在印度及東盟地區國家等新興市場，加上面對全球糧食及能源安全問題，需求將受到支持。隨著中國經濟重啟，政府推出支援政策以實現經濟增長，中國在新型冠狀病毒疫情後的復甦將成為乾散貨需求的主要催化劑。中國政府已經宣布其通過促進國內消費、投資及為民營企業提供支持刺激經濟宏圖。這些努力旨在推動經濟增長及發展，而房地產行業及基礎設施投資將受惠於政府的大力支持。因此，我們預計在2023年下半年，對乾散貨商品的需求將會增加。

我們仍然認為，目前的環境法規以及即將出台的新法規，將繼續遏抑大量新建貨船訂單，繼續支持乾散貨船的租金。同樣的環境法規應會令貨船自2024年起降低航速，並令效率較低的貨船加速報廢。

不管短期內出現任何不利因素，鑑於航運業獲不同基本因素支持，我們對乾散貨運的長遠前景感到非常雀躍。我們的大型現代化自有船隊由靈活通用的小靈便型和超靈便型乾散貨船組成，再加上與客戶的緊密合作關係、日益增加的貨運機會以及高貨船僱用率，使我們已為未來作好準備。

主席退任

我們的主席唐寶麟先生將於2023年4月舉行的應屆股東週年大會結束後退任，我謹此代表公司感謝他過去15載的不懈努力。我們有幸與唐主席並肩工作，全賴他的領導及奉獻精神，太平洋航運得以成為業內的領先及首選承運人。我們祝願他在今後事事順遂。

首席財務總監辭任

在任5年的首席財務總監Peter Schulz先生將於2023年3月31日離任。Schulz先生一直是集團業務的支柱，我們感謝他對太平洋航運的貢獻。我衷心感謝Schulz先生並祝福他和他的家人在往後的旅程繼續一帆風順。

本公司將在全球物色Schulz先生的繼任人，並將於確定合適人選後作出公布。

已為未來作好準備

2022年是集團另一個豐收之年，我們於年內成功通過大幅減少債務進一步改善資產負債表，繼續推進我們優化船隊的策略，為脫碳的未來作好準備，同時也通過資本回報回饋股東。

我們相信，儘管存在短期的不利因素，但小宗散貨市場的供求基本面將為租金帶來支持，為我們長遠帶來較穩定及可持續的盈利。

我們繼續通過降低現有貨船的碳排放密度的舉措，為本公司的脫碳未來作好準備，同時我們繼續專注實現完全脫碳的長遠目標。我們在數碼化、船隊優化、可持續發展以及合作開發零排放貨船和相關綠色燃料方面的努力，都是我們繼續調整可持續商業策略的方式。

本人謹此衷心感謝太平洋航運的所有船員和岸上員工致力為客戶提供優質服務。你們的貢獻對實現我們一直以來成為乾散貨運業界首選合作夥伴的目標起關鍵作用。本人亦要感謝太平洋航運所有持份者的支持，我對乾散貨航運業的未來充滿信心。



Martin Fruergaard

行政總裁

香港，2023年2月23日



市場回顧

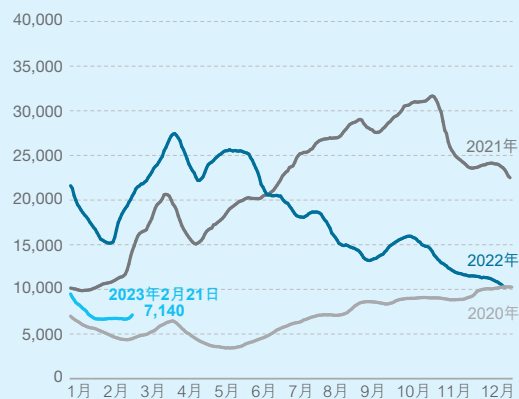
乾散貨運隨著經濟增長放緩而漸趨正常

18,220美元 (淨值) ↓ 16% 按年

BHSI 38,000載重噸 (經調整)
2022年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2020年至2023年小靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) *

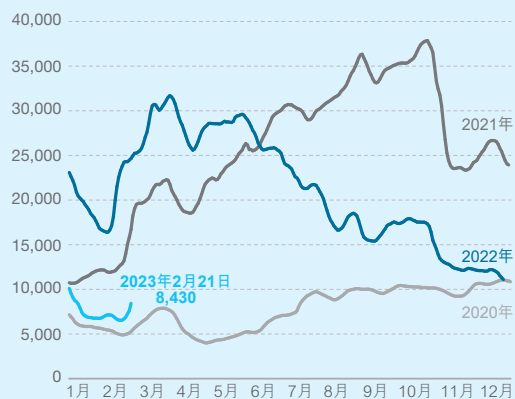


21,040美元 (淨值) ↓ 17% 按年

BSI 58,000載重噸
2022年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2020年至2023年超靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) *



2022年，由於對小宗商品需求高企，乾散貨運市場於上半年的日均市場租金有所上升。然而，由於各種因素，例如通脹及利率上升導致全球增長放緩、烏克蘭衝突使黑海穀物出口受到限制，加上中國經濟因建築活動減少及嚴厲的新型冠狀病毒疫情政策而受壓，下半年的租金有所下降。儘管如此，小靈便型及超靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金水平穩健，其分別為18,220美元及21,040美元。

2023年年初的貨運租金較2022年同期為低，原因是需求繼續受全球經濟活動減少及農曆新年前後的典型季節性淡靜所影響。

貨船價值持續高企
28.5百萬美元 ↓ 7%

二手超大靈便型乾散貨船按年變化

於2022年下半年，由於通脹及利率上升對全球經濟增長造成了負面影響，二手貨船價值下降。Clarksons Research目前對指標船齡五年的超大靈便型乾散貨船的估值為28,500,000美元，與一年前相比下降7%。

新建造貨船價格仍高於二手貨船價格，而船廠正忙於承造非乾散貨船型的訂單，限制了我們行業訂造新貨船的空間。

資料來源：Clarksons Research於2023年1月數據

* 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)

需求：小宗乾散貨裝載量繼續領先

在小宗散貨及煤炭需求增加的支持下，全球乾散貨裝載量按年增長約2%。小宗散貨的裝載量增長較強，其在鐵鋁氧石、林業產品及鹽的裝載量增加所帶動下增長6%，而下半年小宗散貨的裝載量較去年同期增加3%，其中林業產品、農業散貨及鐵鋁氧石為主要增長推動力。

由於大多數主要出口國的農作物產量受不利天氣條件影響，加上烏克蘭衝突限制了黑海穀物出口，穀物裝載量減少3%。

煤炭裝載量與去年相比增加2%，原因是出口往歐洲各國及印度的煤炭裝載量大幅增加，而由於越來越多的煤炭來自美國、澳洲、哥倫比亞及南非等俄羅斯以外地區，故出口往歐洲各國及印度亦同時利好噸位航距需求。

由於上半年的季節性天氣限制了巴西及澳洲的貨物供應，加上中國國內房地產建設放緩及中國經濟增長受新型冠狀病毒疫情的持續防控負面影響，故鐵礦石裝載量減少1%。

貨運量與噸位航距需求不同。噸位航距是衡量運輸需求的主要標準。噸位航距的定義為每噸貨物運輸一英里，因此，既反映了運輸量(噸)又反映了運輸距離(英里)。

2022年全球貨物裝載量*

選定小宗散貨*	↑	+6%
穀物	↓	-3%
鐵礦石	↓	-1%
煤炭	↑	+2%

* 礦物、非煤炭能源、金屬及小宗礦石、肥料、糖及非穀物類農產品、水泥及熟料、木材及林業產品、鋼材及廢五金

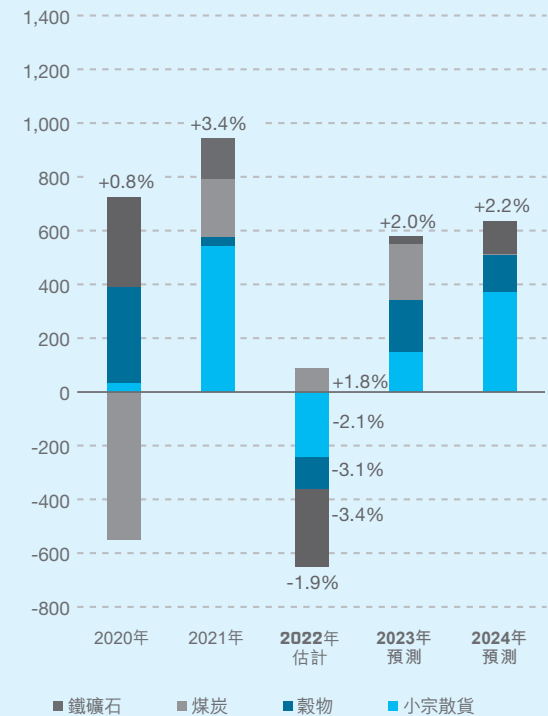
資料來源：Oceanbolt

小宗散貨的需求無論在地域上或就商品及客戶而言皆為廣泛及多元化，並且通常跟隨國內生產總值的增長。因此，根據全球國內生產總值增長2.9%的預測，加上多國繼續推行刺激措施，2023年的小宗散貨需求預測依然樂觀。

長期穀物需求的原動力主要來自城市化、不斷擴大的中產階級及不斷改變的飲食習慣所推動對肉類以至動物飼料的需求，而全球經濟增長則對長期穀物需求影響不大。

整體乾散貨運噸位航距需求年度變動

按年變動(十億噸位航距)



資料來源：Clarksons Research，於2022年12月數據

供應：船隊增長速度因貨船低訂單量及即將生效的環境法規而放緩

新建造貨船的交付速度放緩，令乾散貨船船隊的淨增長從2021年的3.6%略為回落至2022年的2.8%。由於船東在市道極為強勁的貨運市場下仍能繼續營運他們的最高船齡的貨船並獲得良好回報，導致乾散貨船的報廢量極低，僅佔船隊的0.5%。

我們專注營運的小靈便型和超靈便型乾散貨船的全球船隊淨增長僅為3.0%，可見長期供應的基本面正在改善。

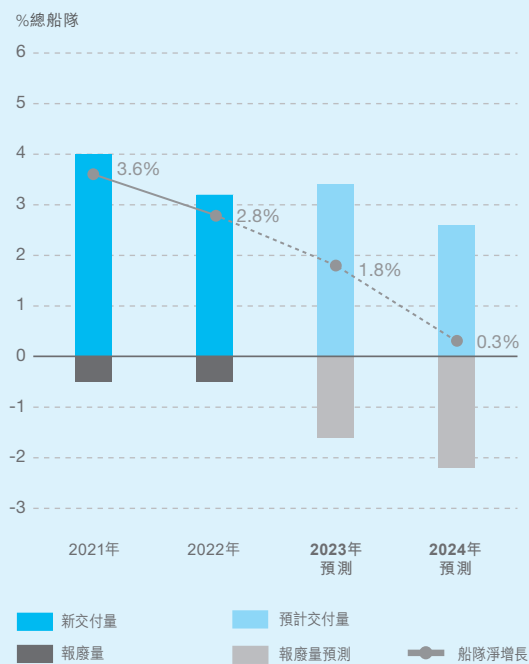
然而，隨著港口擠塞的情況逐步消除，尤其中國的港口放寬與新型冠狀病毒疫情相關的港口協定，令實質貨船供應量於2022年有所增加。然而，市場已調節至較低的租金，尤其於下半年，貨船航速因按期租合約對等基準的租金下跌及燃料價格上升而有所放緩。

由於新貨船訂單量保持在低水平，而隨著船隊老化和減碳法規的收緊，報廢量或會增加，因此未來數年船隊的淨增長預計將較為溫和。自2024年起生效的國際海事組織和歐盟的減碳法規也將開始導致貨船減慢航速，變相令供應減少，利好市場的長遠走勢。

整體乾散貨船供應發展情況

↑ 2.8%

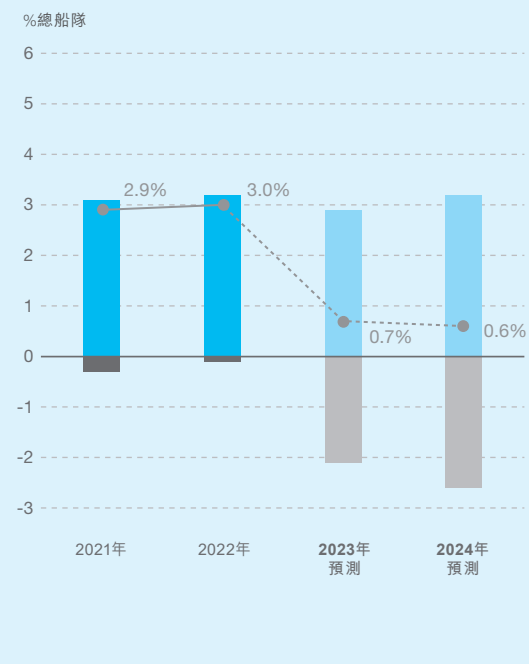
2022年整體乾散貨船運力



小靈便型及超靈便型乾散貨船供應發展情況

↑ 3.0%

2022年全球小靈便型及超靈便型乾散貨船運力



資料來源：Clarksons Research，於2022年12月數據

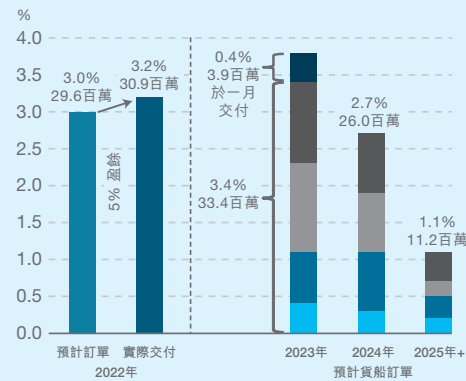
訂單：乾散貨運繼續受惠於創紀錄的低訂單量

乾散貨船總訂單量佔現有船隊的7.2%，是數十年來的低位。小靈便型及超靈便型乾散貨船的合併訂單量合共為7.6%，預示未來數年的供應增長將持續偏低。2022年的新建造乾散貨船訂單量為23.9百萬載重噸，而2021年為51.6百萬載重噸，減少了54%。

新建造貨船訂單預計將繼續受到抑制，原因是：

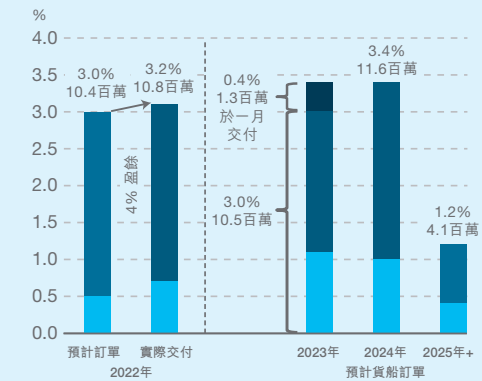
- 未來有關燃料及技術能否符合減碳法規存在不確定性
- 新建造貨船的造價高，而價格較低的二手貨船可迅速交付，因此是更具吸引力的投資，其剩餘價值風險亦較低
- 於2025年之前船廠對新建造貨船的承造能力有限，其中中國船廠的承造能力仍然大部分保持擱置
- 資本成本增加進一步限制了對高造價貨船的需求意欲及大型訂單

整體乾散貨船訂單



資料來源：Clarksons Research，於2023年2月數據

小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單

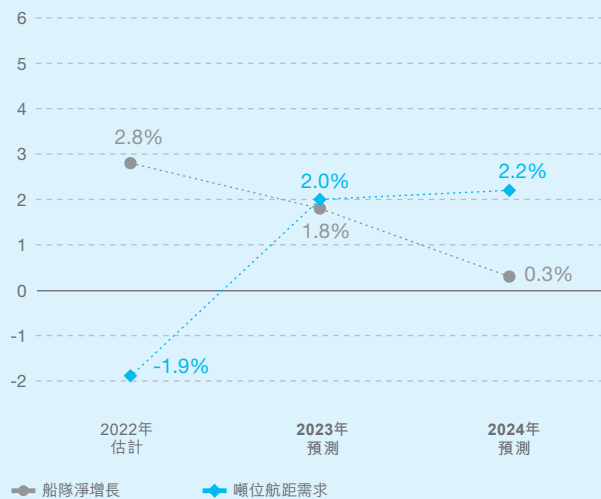


船型	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2022年報廢量佔於2023年1月1日之現有船隊百分比
小靈便型 (10,000–40,000載重噸)	7.5%	13	14%	0.2%
超靈便型及超大型靈便型 (40,000–70,000載重噸)	7.7%	11	10%	0.2%
巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000–100,000載重噸)	8.7%	11	13%	0.3%
好望角型 (100,000以上載重噸)	6.0%	10	2%	0.9%
乾散貨船總量	7.2%	12	8%	0.5%

資料來源：Clarksons Research，於2023年2月數據

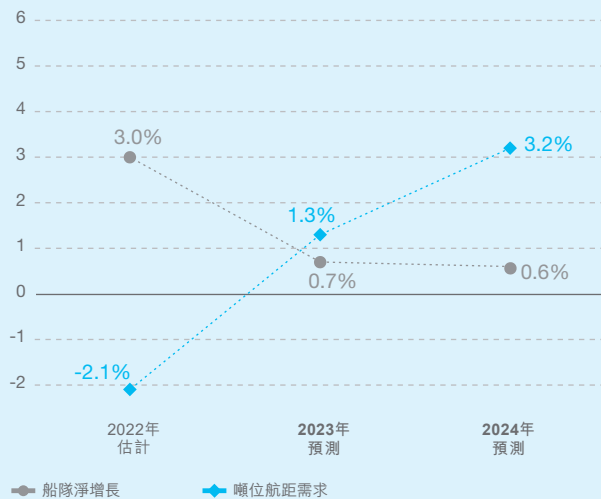
市場平衡：預計將回復至良好的供求平衡

整體乾散貨船供求
% 按年變動



資料來源：Clarksons Research，於2022年12月數據

小宗散貨需求與小靈便型及超靈便型乾散貨船供應
% 按年變動



儘管全球經濟增長放緩，但預計 2023 年及 2024 年乾散貨船需求增長將超過偏低的供應增長。

中期內可能影響市場的因素

機會

- 中國於疫情後受經濟刺激措施帶動的復甦，以及全球經濟需求復甦，均帶動對乾散貨商品的需求增加
- 貨船航速因遵守排放法規及燃料開支上漲而減慢

- 減碳法規及圍繞未來貨船設計及替代燃料的不確定性，均限制了新建造貨船的訂單及交付量，造成供應緊張
- 面對複雜的環境法規及昂貴的貨船維修及升級開支，更多船齡較高及設計不理想的貨船報廢

威脅

- 通脹及利率上升持續，對全球經濟活動及乾散貨商品需求造成負面影響
- 新建造乾散貨船的訂單過多，帶動船隊淨增長上升
- 中國疫情後的經濟增長復甦速度緩慢
- 關稅及保護主義推動本地生產，傷害全球貿易

我們的表現

我們的業務錄得基本溢利714,700,000美元(2021年:基本溢利698,300,000美元),是我們歷來最強勁的基本溢利成績。我們錄得創紀錄的按期租合約對等基準的收入,創造強勁的營運活動利潤,並繼續有效地控制自有貨船的營運開支。

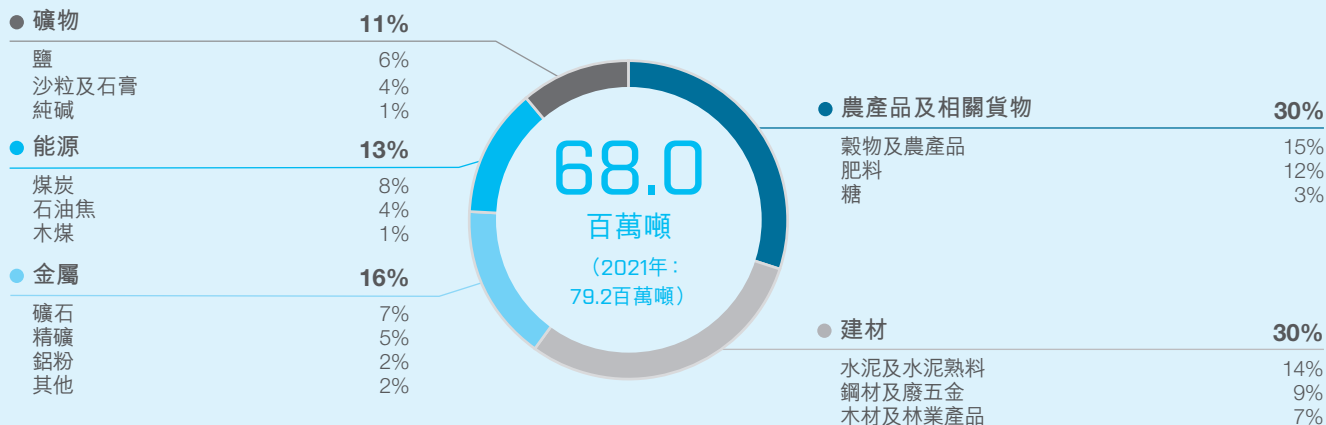
營運表現

百萬美元	2022年 上半年	2022年 下半年	2022年	2021年	變動
核心業務小靈便型乾散貨船貢獻	265.4	164.9	430.3	397.4	+8%
核心業務超靈便型乾散貨船貢獻	202.8	113.5	316.3	311.4	+2%
營運活動貢獻	30.7	25.7	56.4	69.0	-18%
好望角型乾散貨船貢獻 ¹	0.7	0.9	1.6	4.0	-60%
營運表現(未計管理開支)	499.6	305.0	804.6	781.8	+3%
調整後一般及行政管理開支總額	(41.8)	(48.1)	(89.9)	(82.0)	-10%
稅項及其他	(0.3)	0.3	-	(1.5)	+100%
基本溢利	457.5	257.2	714.7	698.3	+2%
貨船賬面淨值(包括持作出售資產)	1,840.3	1,790.3	1,790.3	1,903.3	-6%

+/- 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

¹ 歸還一艘租入的95,000載重噸超巴拿馬型乾散貨船後,我們目前按照行業的定義將一艘自有的115,000載重噸乾散貨船稱為好望角型乾散貨船

2022年本集團乾散貨運量



我們的商業活動

核心業務

我們的核心業務是將多次貨運合約貨物及現貨與自有貨船及長期租賃貨船作出最佳的配對,以達到最高的按期租合約對等基準的日均收入。我們的核心業務亦使用短期租賃貨船運載合約貨物,以盡量提高我們自有及長期租賃貨船的僱用率及按期租合約對等基準的收入。

營運活動

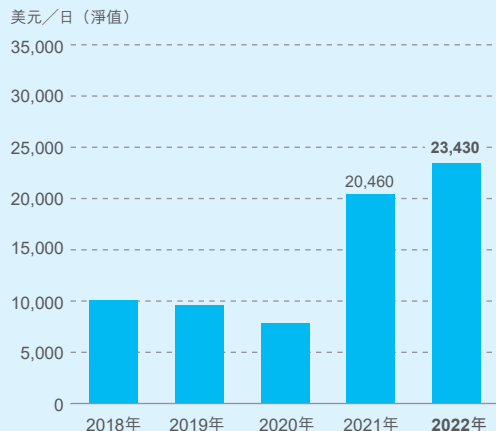
我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對,以補足我們的核心業務,不論市況強弱,營運活動均能錄得利潤,並為本集團業績作出貢獻。透過我們的營運活動,即使我們的核心貨船船期已滿,我們仍能為客戶提供服務。



核心業務

小靈便型乾散貨船

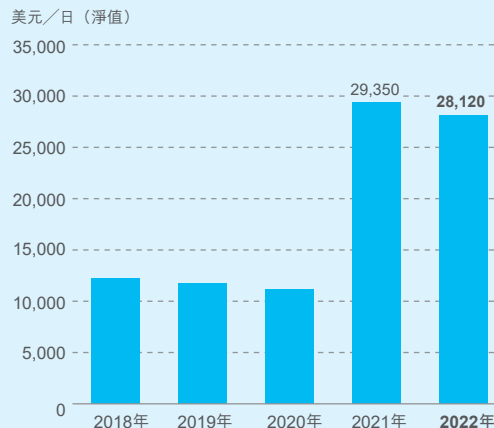
按期租合約對等基準的收入 **KPI**



附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

超靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 **KPI**



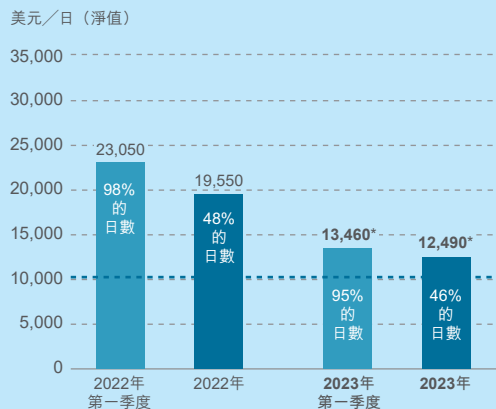
附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

按期租合約對等基準的收入 **KPI**

- 我們的核心業務錄得：
 - 小靈便型乾散貨船的30,310收租日之日均租金收入為23,430美元
 - 超靈便型乾散貨船的17,340收租日之日均租金收入為28,120美元
- 由於全球經濟需求受通脹及利率上升影響而放緩，導致乾散貨商品需求下降，我們按期租合約對等基準的日均收入從2022年5月高峰回落
- 年內，我們的日均表現較小靈便型 (BHSI 38,000載重噸 (經調整)) 及超靈便型 (BSI 58,000載重噸) 乾散貨船的平均指數分別高出5,210美元及7,080美元。後者包括年內我們的核心超靈便型乾散貨船硫淨化器日均得益的2,510美元

小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

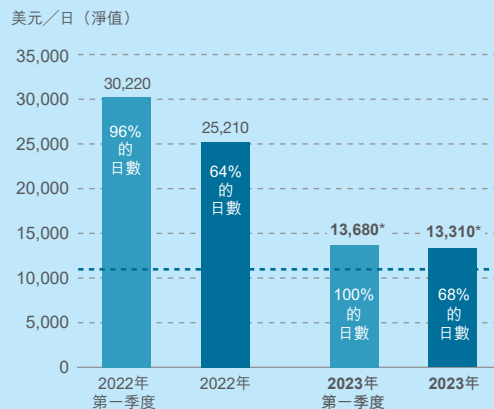


--- 2022年指標核心船隊日均損益平衡水平 (包括一般及行政管理開支) 為10,260美元

* 此是於2月下旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的收入的指標。我們已訂約的小靈便型乾散貨船的遠期貨運合約涵蓋2023年餘下日數的部分主要為逆航運。與租金更高的順航貨運結合，整體按期租合約對等基準的收入通常會更可觀

超靈便型乾散貨船

已訂遠期合約



--- 2022年指標核心船隊日均損益平衡水平 (包括一般及行政管理開支) 為10,950美元

* 此是於2月下旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的收入的指標。我們已訂約的超靈便型乾散貨船的遠期貨運合約並未包括目前約為2,160美元的任何硫淨化器日均得益

已訂遠期合約

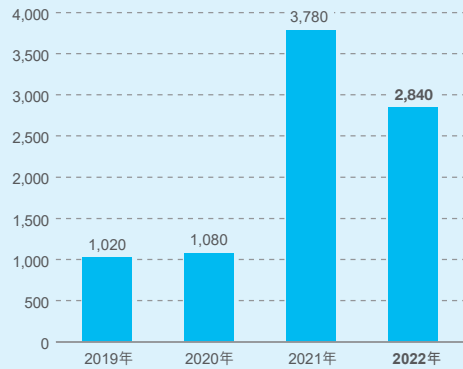
- 我們於2022年後半段積極就2023年第一季度訂立遠期合約，此舉令我們在面對2022年底市場活動放緩、及農曆新年前後一如以往的季節性淡靜期下能夠處於有利位置
- 2023年第一季度的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就95%及100%的日數按日均租金13,460美元及13,680美元 (淨值) 訂約
- 2023年全年目前已訂約的31,320日小靈便型乾散貨船日數及24,480日超靈便型乾散貨船日數中，分別已就46%及68%的日數按日均租金12,490美元及13,310美元 (淨值) 訂約 (已訂約日數不包括營運活動)
- 2022年小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均損益平衡水平分別為10,260美元及10,950美元；我們的成本開支維持控制得宜及具競爭力

營運活動

利潤 KPI

每日2,840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2022年為19,830日，錄得日均淨利潤為2,840美元
- 我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對(當我們的核心貨船未能提供服務時)，以補足我們的核心業務，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

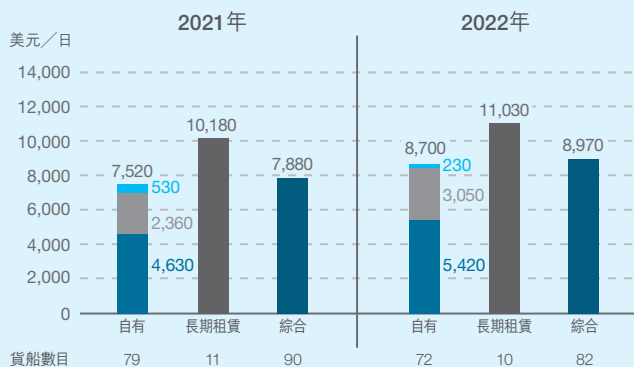


核心業務貨船開支

日均貨船開支

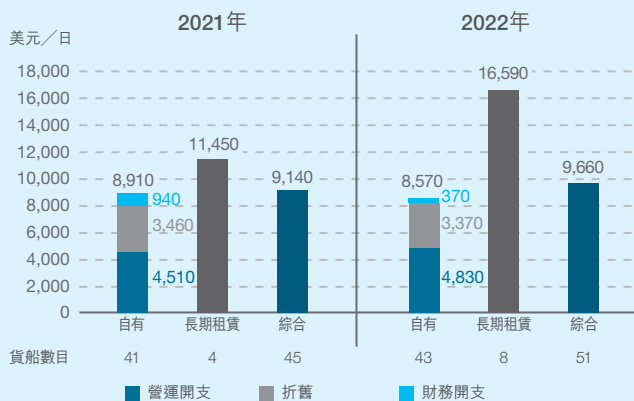
小靈便型

綜合 8,970美元



超靈便型

綜合 9,660美元



自有貨船開支

■ 營運開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均營運開支增加14%至5,210美元(2021年: 4,590美元), 主要因船員回國開支及其他疫情相關的船員開支高企。然而, 憑藉有效的管理、良好的成本控制及規模效益(包括營運及採購成本效益方面), 我們的日均營運開支仍然處於業內具競爭力的水平。

我們的自有貨船船隊於年內的非預期技術性停租日數為每艘貨船平均1.7日(2021年: 1.7日), 其中0.6日(2021年: 0.8日)因疫情所致。

■ 折舊

我們的小靈便型乾散貨船的日均折舊開支增加29%, 主要由於在2021年12月的減值撥備撥回。我們的超靈便型乾散貨船的日均折舊開支大致維持不變。

■ 財務開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均財務開支減少58%至280美元(2021年: 670美元), 主要由於借貸減少所致。

長期租賃貨船開支

長期租賃貨船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。我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的長期租賃貨船日均開支分別增加8%至11,030美元及45%至16,590美元, 主要由於在強勁市況中新租賃貨船的租賃開支較高所致。

綜合開支

我們的自有和長期租賃的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均綜合開支分別增加至8,970美元及9,660美元(2021年: 分別為7,880美元及9,140美元)。

一般及行政管理開支

我們的經調整一般及行政管理開支增加至89,900,000美元(2021年: 82,000,000美元), 主要由於年內的員工開支及差旅費開支增加所致。按總貨船日數分攤, 日均一般及行政管理開支仍為具競爭力的990美元(2021年: 870美元), 由自有貨船及租賃貨船的日均開支分別為1,290美元及730美元(2021年: 1,150美元及630美元)所構成。

貨船日數

下表顯示我們於2022年及2021年的貨船日數分析：

日數	小靈便型		超靈便型	
	2021年	2022年	2021年	2022年
核心業務收租日數	32,080	30,310	15,480	17,340
– 自有貨船收租日數	27,580	26,680	14,040	14,930
– 長期租賃貨船收租日數	4,500	3,630	1,440	2,410
短期核心日數 ¹	8,710	7,580	19,110	14,100
營運活動日數	4,910	5,720	13,330	14,110
自有貨船停租日數	770	890	130	400
總貨船日數	46,470	44,500	48,050	45,950

¹ 短期租賃貨船用作支援我們的核心業務

未來長期租賃貨船開支

下表顯示我們的長期租賃小靈便型及超靈便型乾散貨船在其剩餘租期內按年度分列的平均日均租賃開支：

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)
2023年	3,400	12,000	2,720	18,620
2024年	3,180	12,290	700	21,140
2025年	2,560	12,930	–	–
2026年	1,830	13,030	–	–
2027年+	3,710	12,430	–	–
總計	14,680		3,420	



現金及借貸

經營業務的現金流入

873.6 百萬美元

已承諾可動用流動資金

615.0 百萬美元

現金淨額

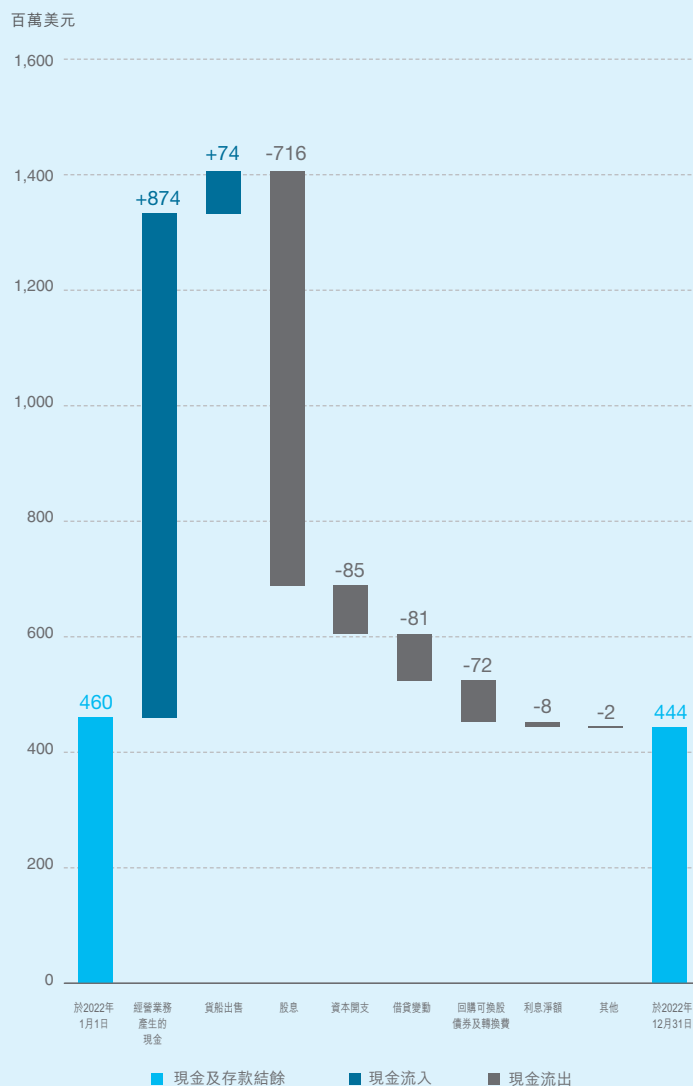
65.3 百萬美元

平均利率 (損益表)

4.1%

為使讀者更能掌握本集團的現金流狀況，本節的資料視租賃開支為經營業務的現金流，在應用香港財務報告準則第16號「租賃」的要求前呈列

現金流



2022年主要發展

- 本集團於年內將175,000,000美元於2025年到期的年票息3%有擔保可換股債券降低至34,110,000美元，降幅達140,900,000美元(80.5%)，其中本集團於5月完成104,900,000美元的轉換要約並後續發行425,987,441股股份，然後於7月透過債券持有人轉換2,000,000美元債券並發行8,120,310股股份，其後再於12月成功於公開市場上完成回購34,000,000美元的未贖回可換股債券
- 本集團年內用於借貸的淨現金流出為80,900,000美元
- 年內，本集團支付84,700,000美元資本開支，包括：
 - (a) 38,100,000美元作為於2022年交付的兩艘超大靈便型乾散貨船的代價；及
 - (b) 46,600,000美元作為入塢及壓倉水處理系統的安裝開支
- 於2022年12月31日，未用作抵押的貨船共59艘
- 本集團年內透過出售7艘小靈便型乾散貨船變現74,200,000美元

流動資金及借貸 ^A

百萬美元	2022年 12月31日	2021年 12月31日	變動
現金及存款 (a)	443.9	459.7	-3%
可動用而未提用的 已承諾借貸融資額	171.1	208.7	-18%
已承諾可動用流動資金	615.0	668.4	-8%
借貸的流動部分	(97.8)	(66.8)	
借貸的非流動部分	(280.8)	(521.3)	
借貸總額 (b)	(378.6)	(588.1)	+36%
現金/(借貸)淨額 (a)+(b)	65.3	(128.4)	+>100%
現金/(借貸)淨額相對 股東權益比率	3%	(7%)	
現金/(借貸)淨額相對 自有貨船賬面淨值比率 KPI	4%	(7%)	

第102頁 財務報表附註17 現金及存款
(包括如何投資我們的現金)

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—517,000,000美元 (2021年12月31日：631,600,000美元)

已抵押借貸整體上有所減少，主要由於還款及貸款按期攤銷。

利息開支下降至16,000,000美元(2021年：20,600,000美元)，主要由於平均借貸額下跌至398,300,000美元(2021年：614,800,000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2022年12月31日：

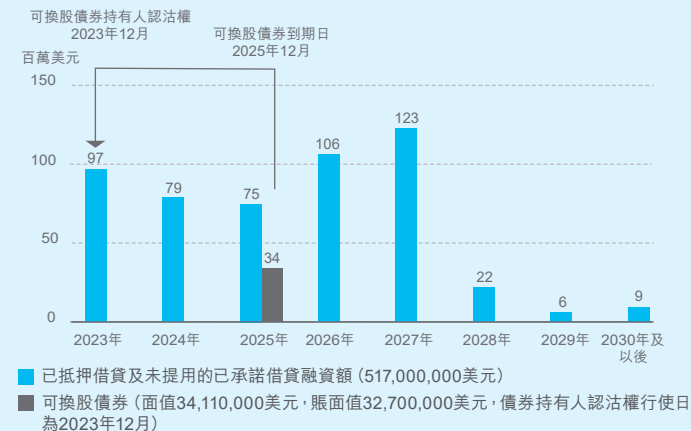
- 本集團的已抵押借貸乃以57艘賬面淨值總額為1,032,400,000美元的乾散貨船以及轉讓該等貨船的相關收入及保險作抵押
- 本集團已遵從其所有借貸相對資產值的規定

← 第90頁 財務報表附註8
財務收入及財務開支

可換股債券負債部分—32,700,000美元 (2021年12月31日：165,200,000美元)

於2022年12月31日，繼於2022年5月完成轉換要約，及後於2022年7月完成債券持有人轉換及於11月及12月完成於公開市場上購回可換股債券後，於2025年到期的年票息3%有擔保可換股債券的餘下未贖回本金為34,110,000美元，而當前轉換價為每股1.63港元。

借貸及未提用的已承諾借貸融資額的遞減明細表



本集團透過槓桿化資產負債表而取得融資，從而優化本集團的現金資源供應。本集團於2022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549,700,000美元(2021年12月31日：796,800,000美元)，主要以美元為單位。

財務開支

百萬美元	平均利率		於2022年 12月31日 之結餘	財務開支		變動
	損益表	現金		2022年	2021年	
借貸(包括已變現的利率掉期合約)	4.0%	4.0%	345.9	16.0	20.6	+22%
可換股債券(附註)	4.7%	3.0%	32.7	4.5	7.5	+40%
	4.1%	KPI 3.8%	378.6	20.5	28.1	+27%
其他財務費用				0.1	1.5	
財務開支總計				20.6	29.6	+30%
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)				KPI 45.3倍	30.1倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為4,500,000美元，而實際現金開支則為1,800,000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。

本集團致力在其借貸的浮動及固定利率之間取得平衡。於2022年12月31日，本集團的借貸中有75%(2021年12月31日：81%)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2023年及2024年12月31日均約有50%的借貸將按固定利率計算利息。

年內大事回顧

1月

- 參加守護鯨豚棲息地和觀測計劃 (Enhancing Cetacean Habitat and Observation (ECHO) Program)，有關計劃為溫哥華菲沙港口局牽頭的區域合作計劃，旨在減少商業航運對瀕危鯨魚的影響
- 獲交付貨船「Skomer Island」——一艘由今治造船於2010年建造，載重61,510噸的超大靈便型乾散貨船

2月

- 公布太平洋航運34年歷史以來最佳的全年業績，年內錄得基本溢利698,000,000美元、淨溢利845,000,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利890,000,000美元

3月

- 刊發2021年可持續發展報告——是我們第六份獨立刊發的報告
- 推出海洋技術學習平台(Ocean Technologies Learning Platform)，以支持船員的持續發展及行業獨特培訓需要

4月

- 公布2022年第一季度交易活動更新
- 舉行股東週年大會

5月

- 與Nihon Shipyard Co.及三井物產簽署研究及開發零排放貨船的設計及可能投資相關燃料補給設施的諒解備忘錄
- 完成175,000,000美元可換股債券的激勵性轉換要約，轉換本金總額約60%並減少未贖回可換股債券本金總額至70,100,000美元
- 聘用3CubeMedicare為船員提供最先進的遙距醫療支援服務，包括醫生、專科醫療、心理學家、健康專家及技術支援團隊

6月

- 獲溫哥華港口局推行的EcoAction Program環境保護計劃頒發2021年度Blue Circle Award，以表揚於溫哥華港口局進行的環境管理工作



- 為慶祝世界海員日而贊助香港海事博物館的開放日

7月

- 公布太平洋航運有史以來最佳的中期業績，期內錄得基本溢利457,500,000美元、淨溢利465,100,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利566,900,000美元

8月

- 成功完成於自有貨船Ince Point使用由廢食油生產的100%碳中和生物燃料試驗計劃

9月

- 榮獲香港投資者關係協會第八屆投資者關係大獎—卓越獎

10月

- 選用甲醇作為我們商業上可行的零排放貨船的首選燃料
- 榮獲2022年香港環境、社會及管治報告大獎 (HERA) 兩個獎項
 - 卓越環境成效獎大獎
 - 最佳環境、社會及管治報告獎（中市值）嘉許獎



- 公布2022年第三季度交易活動更新

11月

- 榮獲2022年度Seatrade海事獎(Seatrade Maritime Awards)的年度最佳航運公司獎項
- 榮獲2022年度國際散貨期刊大獎(International Bulk Journal Awards)多個獎項
 - 年度最佳散貨貨船經營人
 - 「環境保護獎」入圍獎
 - 「散貨裝卸安全獎」入圍獎
- 榮獲香港海事處頒發兩個獎項
 - 2021年港口國監督檢查傑出表現獎
 - 慶回歸25周年香港船舶註冊處長期卓越夥伴獎
- 回購並註銷可換股債券，減少未贖回可換股債券本金總額至34,110,000美元



12月

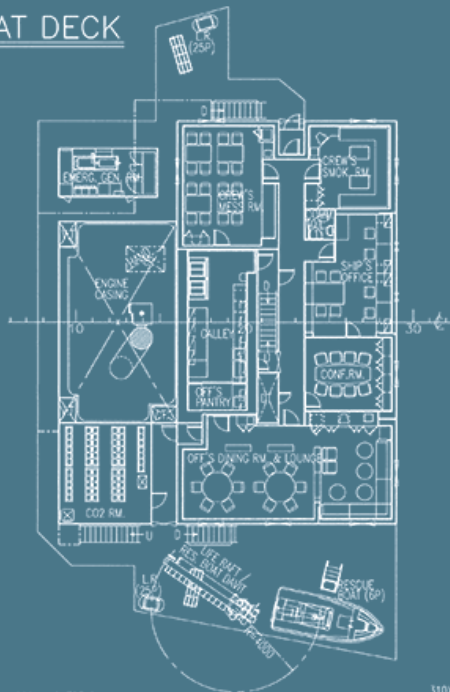
- 榮獲香港會計師公會最佳企業管治及ESG大獎2022的獎項
 - 最佳可持續發展公司及機構獎（非恒指成分股（中市值）組別）金獎



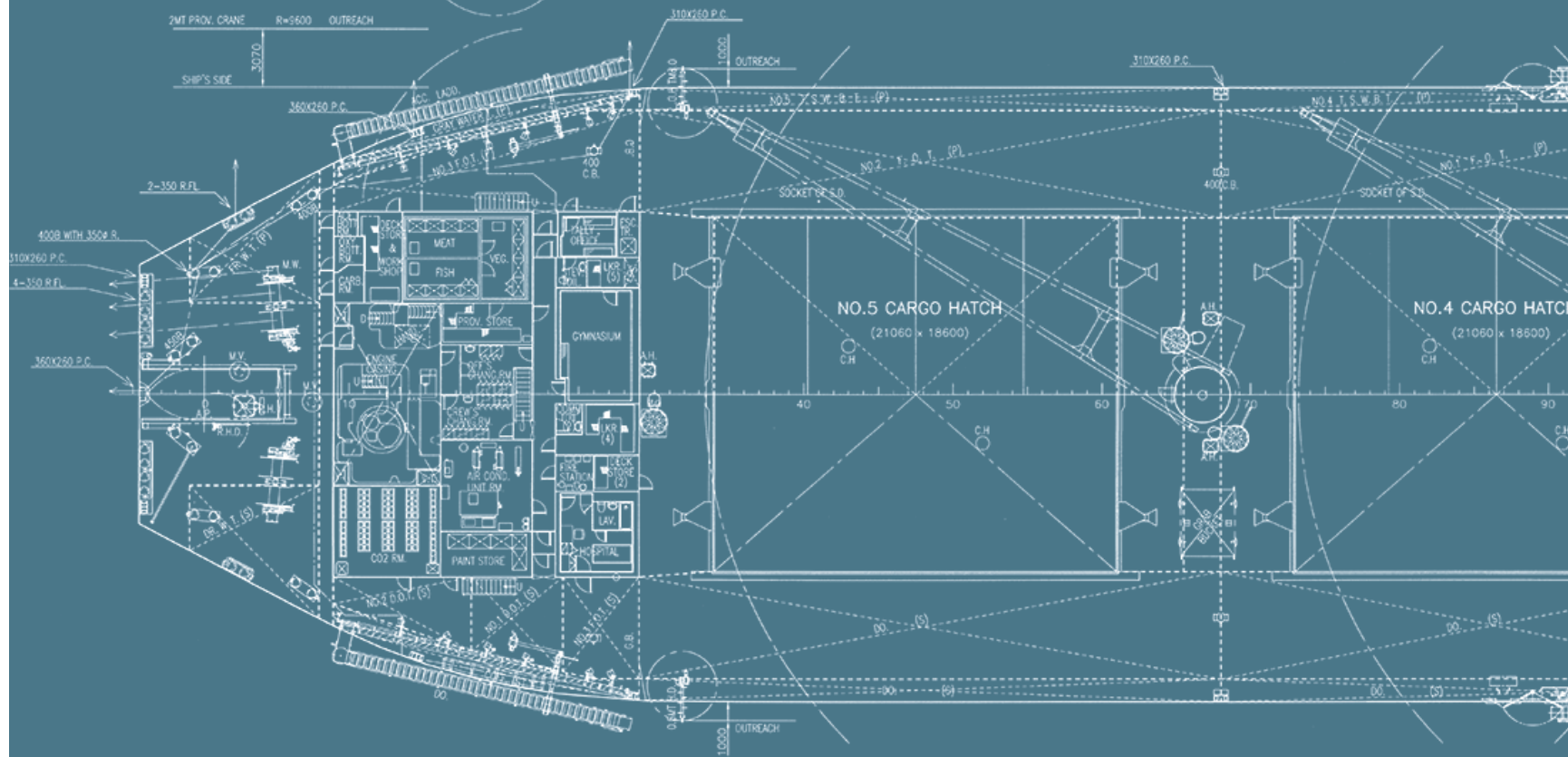
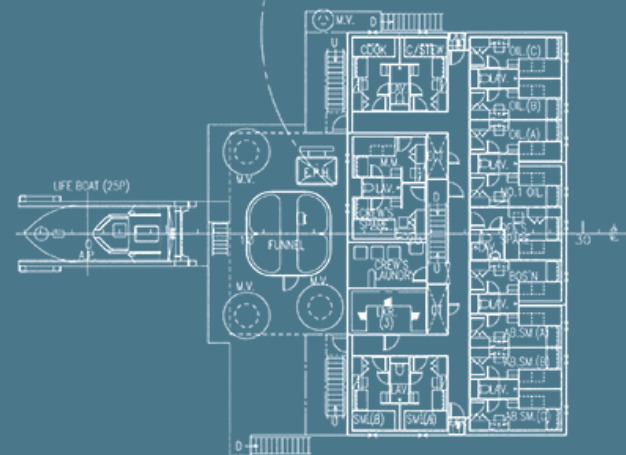
- 入圍投資者關係雜誌(IR Magazine)評選名單—大中華區
 - 最佳年報（中小市值）入圍名單
 - 最佳ESG重要議題匯報（中小市值）入圍名單
- 於杜拜開設新辦事處，擴展全球辦事處網絡至14個
- 獲交付貨船「Silhouette Island」——一艘由今治造船於2011年建造，載重61,412噸的超大靈便型乾散貨船

履行策略

BOAT DECK



LOW. BRI. DECK



我們如何創造價值

我們非常重視建立關係及資源以促進達成願景，並為客戶、員工、股東、社會和環境創造更佳成果

我們的願景
成為乾散貨船船東及營運商的翹楚及客戶和其他持份者的首選夥伴

我們的使命
透過不斷優化我們的業務模式、服務及所有經營守則，成為業界的翹楚

本概要的詳細版本另載於我們的網站
www.pacificbasin.com
關於我們 > 我們如何創造價值

本集團依賴的資源及關係

 我們的船隊
 我們的人才、文化及全球辦事處網絡
 持份者關係及夥伴
 天然資源
 技術、數據及智能資本
 財務資本

保障或創造價值的方法

<ul style="list-style-type: none"> ■ 船隊投資 ■ 優質的貨船 ■ 規模及靈活互換性 ■ 內部技術營運部門
<ul style="list-style-type: none"> ■ 培育人才 ■ 安全、福祉及溝通 ■ 團隊生產力 ■ 融入地區 ■ 面向全球
<ul style="list-style-type: none"> ■ 深化關係 ■ 與持份者溝通及合作
<ul style="list-style-type: none"> ■ 保護環境
<ul style="list-style-type: none"> ■ 有效的業務模式及制度
<ul style="list-style-type: none"> ■ 改進管理及管治常規 ■ 提高效率及降低成本 ■ 周密的財務活動

期望成果

<ul style="list-style-type: none"> ■ 最佳的貨船設計及效率 ■ 提高規模經濟效益及貨船僱用率 ■ 為客戶提供最理想的航程及靈活的服務 ■ 為客戶提供更好的技術及服務可靠度 ■ 加強健康與安全意識、質量及成本控制
<ul style="list-style-type: none"> ■ 保持及提高岸上和船上員工的質素、效率及團隊規模 ■ 與客戶建立深厚的夥伴及合作關係 ■ 掌握市場情報及貨運商機 ■ 提供最理想的營運效能及對船隊作出最佳定位
<ul style="list-style-type: none"> ■ 與員工、客戶、貨船租賃供應商、供應商、投資者、融資機構、社區及其他持份者建立互相了解、信賴及支持
<ul style="list-style-type: none"> ■ 盡量減少耗用天然資源 ■ 盡量減少對環境的影響
<ul style="list-style-type: none"> ■ 提供業內首屈一指的服務 ■ 提高貨船租金收入 ■ 降低開支而不影響安全 ■ 建立良好的品牌及聲譽
<ul style="list-style-type: none"> ■ 採取穩健的財務管理 ■ 提升公司架構及財政實力

我們所創造的價值

服務我們的客戶

我們以現貨及長期貨運合約，為逾500名客戶提供優質、切身、靈活及可靠的貨運服務，令他們可以輕易接受我們提供的服務，使他們能專注發展自己的業務

服務我們的人才

受惠於具滿足感、體面的工作及公平的薪酬，令我們逾5,000名員工感到獲支持、安全及投入

服務社會

我們有效率而負責任地運送食物、動物飼料、建材和其他對社會及全球經濟至關重要的原材料

服務環境

我們於過去16年間大幅減少排放量及其他輸出的密度，並向營運減碳和盡量減少對環境的整體影響邁進

服務我們的股東

我們繼續使本集團的財務更為穩健，減輕風險，並善用我們的業務模式，把握船運週期為股東提供具吸引力的長線回報

履行我們的策略

策略重點	策略進度及成果	2023年目標
船隊投資	<p>於2022年，資產價格貼近歷史高位，使我們能夠出售一些較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船，從而兌現潛藏價值，並進一步優化我們的船隊，以符合不斷收緊的環境法規。年內，我們出售並交付七艘小靈便型乾散貨船，同時亦出售一艘超大靈便型乾散貨船。我們已購入預期於2023年2月交付的一艘超大靈便型乾散貨船和一艘超靈便型乾散貨船，以及一艘預期於2023年3月交付的超大靈便型乾散貨船。我們將繼續尋找機會，因應市場情況出售這些較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船。</p> <p>我們目前擁有115艘優質的小靈便型及超靈便型乾散貨船，它們非常適合我們的客戶和我們的貨運服務，有助我們繼續優化船隊，提高符合日益嚴格的環境法規的能力。連同租賃貨船在內，我們目前營運約243艘貨船。</p>	<p>不管短期內出現任何不利因素，鑑於航運業獲不同基本因素支持，我們對乾散貨運的長遠前景感到非常雀躍。我們仍然致力推行擴充自有船隊的長期策略—此乃以購置優質及現代化的二手貨船壯大超靈便型乾散貨船自有船隊，以及出售船齡較高及效率較低的小靈便型乾散貨船，以換入船齡較輕及較大型的小靈便型乾散貨船。</p>
培育人才	<p>2022年，船員繼續受到船員換班限制、長期隔離及其他疫情管理措施的影響。儘管這些措施整體上有所放寬，我們亦致力減輕這些措施對員工的影響，但我們明白這些措施繼續對我們的船員及其家人帶來困難。我們的岸上員工及管理層繼續盡最大努力為船員提供財政及其他支持，消閒及運動設備、更佳的互聯網及通訊連接，以及免費的心理健康支援，保障船員於船上的健康、安全及福祉。我們亦為船員的家庭提供支援，提供福利研討會，推動太平洋航運船員家庭之間建立更緊密的聯繫，特別是在離家船員當值時提供支援。</p>	<p>我們將維持我們所定的永久目標，即在安全表現、僱員留職率、生產力、工作滿足感及福祉方面持續改善，並實現我們成為乾散貨船船東／營運商的翹楚、以及員工和所有持份者的首選夥伴的願景。</p>
深化關係	<p>我們於2022年在杜拜開設了新辦事處，此為我們開設的第11個營業辦事處及集團整體於全球主要地點開設的第14個辦事處。這擴張將能夠方便我們為波斯灣及印度洋地區的客戶提供支持，同時為我們帶來新機遇，使我們得以繼續保持快速增長。於2022年，我們為超過500名客戶運載了68百萬噸（2021年：79百萬噸）貨物，合共僱用了我們90,450日貨船日數（2021年：94,520日貨船日數）。</p>	<p>我們透過定期的客戶聯繫、地區性緊密夥伴合作，以及與客戶攜手合作遵守日益嚴格的碳排放密度規則及便利客戶與我們之間的合作，並依託我們在乾散貨船行業中有著無可比擬優勢的全球團隊及辦事處網絡，以尋求進一步提升客戶體驗，從而換取更多貨運合約。</p>
維護健康及安全	<p>我們以零工傷及零工時損失為目標，繼續事事以安全為先。我們於2022年採用了更多自下而上的方法來增進安全文化，並憑此錄得接近新低的工傷數字。我們於年內錄得每百萬工時0.29宗損失工時工傷事故頻率。這些數據表現均領先業界，反映我們特別重視員工培訓及福祉的理念。</p>	<p>我們將通過持續投資於培訓、員工福祉、系統、程序和科技，致力大幅消除工傷及航行事故，並促進健康和互助的船上及岸上工作環境。</p>

策略重點	策略進度及成果	2023年目標
<p>完善管理及管治常規</p>	<p>我們的風險管理團隊於2022年繼續提高員工對新興風險及管控的認知。有關措施包括就經改良後之交易對手盡職審查政策向貨船租賃及營運員工提供培訓、為岸上員工及船員提供反賄賂培訓、發出網絡安全警報並改良適用於全公司的業務連續性計劃(「BCP」)，以加強應對嚴重的業務及系統中斷之準備能力。</p> <p>我們在香港會計師公會2022年最佳企業管治及ESG大獎中贏得最佳可持續發展公司及機構獎(非恒指成分股(中市值)組別)金獎。我們繼續採納香港聯合交易所有限公司發布的最新《環境、社會及管治報告指引》以及其他國際報告準則及指引，例如聯合國全球契約組織、聯合國可持續發展目標、全球報告倡議組織(「GRI」)準則、氣候相關財務信息披露(「TCFD」)工作小組建議書、可持續發展會計準則委員會(SASB)的海洋運輸會計準則、及國際綜合報告理事會的國際框架。</p>	<p>我們將審視及評估我們對多變的航運市場出現新興風險的認知，並訂立有效的風險緩解監控，以鞏固我們持續發展業務的承諾。我們不斷尋求完善管理層決策、風險緩解及董事會管治的程序和考量。我們繼續努力保持最高水平的董事會管治、業務透明度及持份者信心。</p>
<p>保護環境</p>	<p>於2022年，我們已完成有關遵守國際海事組織於2023年生效的碳排放密度減排規則的準備工作，並通過與一家領先的日本造船集團及一家貿易商行合作，以確認我們規劃的第一代零排放貨船的最佳環保燃料，而在達成於2050年之前實現淨零排放的目標方面取得了重要進展。</p> <p>我們成立了專責的可持續發展團隊，以進一步加強我們在可持續商業常規和可持續發展資產投資方面的策略重點。</p> <p style="text-align: center;">  可持續發展報告 第16頁 2022年的減碳措施 </p>	<p>於2023年，我們與業務夥伴合作，就我們預期將成為我們首艘能夠使用甲醇或燃油的雙燃料超大靈便型乾散貨船，開發高效的設計。我們應該能夠較原定目標2030年提前訂約交付第一代零排放貨船。我們將繼續進行投資、參與及合作，以確保我們按照更加嚴格的新規則要求，繼續逐步減少我們船隊的碳排放密度及對環境影響。</p> <p>我們的可持續發展團隊致力進一步加強我們在可持續商業常規和可持續發展資產投資方面的策略重點。在可持續發展團隊的支持下，可持續發展舉措和可持續商業常規的日常執行工作由整個業務的管理人員負責，其中最主要的是船隊管理總監(由其高級管理人員提供支援，涵蓋技術營運、船隊人員和風險、安全與保安)、商業營運總監、行政總裁以及人力資源及行政總監。</p>

策略重點	策略進度及成果	2023年目標
<p>提高船隊的效率及控制成本</p>	<p>我們的貨船的平均日均營運開支增加14%至5,210美元，主要因船員回國開支及其他疫情相關的船員開支高企。然而，憑藉有效的管理、良好的成本控制及規模效益(包括營運及採購成本效益方面)，我們的日均營運開支仍然處於業內具競爭力的水平。</p> <p>我們的數碼化團隊繼續努力，進一步發展及擴大全新數碼解決方案在集團的應用範圍及投資，同時利用我們大型船隊的內部所得數據，為船隊的營運、安全及減碳工作作出明智決定。</p>	<p>在貨運市場預期持續波動的狀態下，我們將利用我們的規模及作為安全合作夥伴的聲譽，繼續實行審慎控制成本措施。憑藉我們的數碼化實力，我們將探索更有效率的營運、航程和貨船管理及適切配對我們的大型船隊與貨物系統，以提高貨船的僱用率、供應及準時性。</p>
<p>提升公司架構及財政實力</p>	<p>我們大幅降低本來已屬保守的負債比率，並繼續享有透過業務、債務、可換股債券及權益而產生的資本。我們以業內最具競爭力的成本獲得各種外部資金來源，結合我們強勁的已承諾可動用流動資金狀況，為客戶及股東帶來信心。這些因素構成了我們強大的企業背景的一部分，令太平洋航運成為持份者的首選合作夥伴。於2022年，我們大幅削減未贖回的可換股債券價值，並就已承諾借貸作出了81,000,000美元的淨還款，進一步改善我們的資產負債表及流動資金狀況。</p> <p>於年末，我們的現金相對自有船隊賬面淨值比率為4%，符合我們現有的銀行契約的要求。</p>	<p>我們將繼續管理我們的財務資源及資金及維持財務負債比率之目標，並憑藉我們取得資本的能力，保持本集團財務穩健，致力達至業內最高水平的匯報、透明度及企業管理。</p> <p>我們將繼續善用我們的業務模式和策略，把握船運週期為股東提供具吸引力的長線回報。</p> <p>我們將繼續按股息政策派付股息。</p>

可持續發展摘要

太平洋航運對可持續發展的積極態度植根於我們的企業文化當中，並在政策和制度的規管下，融入我們的日常業務行為和營運實踐中。我們深信採取許多負責任的行動——以實現我們對可持續發展的承諾——使我們擁有更強大的競爭力，並提升我們的財務表現、聲譽以及旗下業務的長遠發展和未來價值

我們的宗旨

以安全及符合可持續發展的方式，利用貨船運送對社會至關重要的乾散貨商品

我們的願景

成為乾散貨船船東及營運商的翹楚，以及客戶和其他持份者的首選夥伴

共邁遠途

相片顯示我們的小靈便型乾散貨船Imabari Logger於卑詩省魯拔王子港運載木材。除了為穀物、小宗散貨等行業的主要企業提供服務外，我們亦為加拿大、美國、紐西蘭及澳洲領先的可持續林業公司提供服務。

我們的可持續發展四大動力

我們如何看待可持續發展及相關的策略正在變化。我們的可持續發展舉措及匯報是依循四個可持續發展動力下的策略目標：



環境責任

在業務持續增長的同時，我們致力推動船隊減碳、廢物管理及資源使用、及盡量減少對生物多樣性造成的影響。



對員工的責任

確保工作環境體面、合乎衛生及安全條件，培育出具高能力及高包容性的組織，同時建立一支獲充足支持及優秀能幹的員工隊伍



負責任的價值創造

服務、幫助並與客戶、供應商、船員社區及其他持份者通力合作，為構建負責任及抗禦力強的供應鏈及太平洋航運社區提供支持



負責任的業務基礎

改進及加強管理和管治常規——包括盡職審查、財務及風險管理、誠信及透明度——以保障企業抗禦力及保持持份者的信任及信心

對環境負責

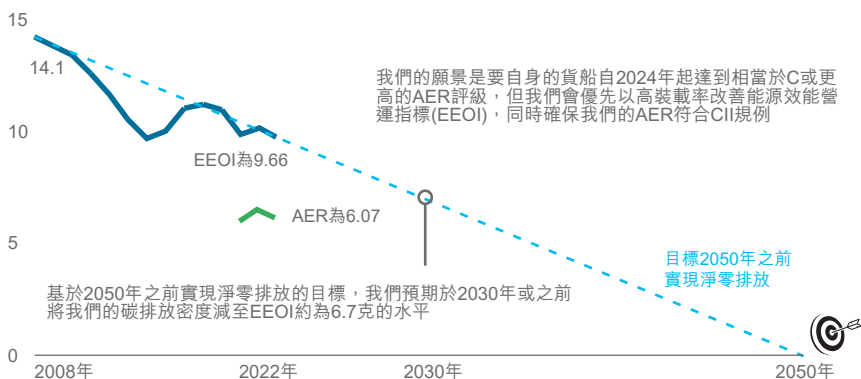
於2050年之前邁向淨零排放

目標

碳排放密度(EEOI)

2050年之前減至0克 (2030年之前減至6.7克)

每噸海里的二氧化碳排放量



夥拍Nihon Shipyard Co.及三井物產，合作研究替代環保燃料以及相關的燃料供應基礎設施，並開發嶄新的零排放貨船設計

雙管齊下實現減碳

我們正與多方合作及進行準備工作，務求過渡至全新及尚未可作商業用途的**零排放貨船及燃料**，以實現全面脫碳的長遠目標。

我們繼續採取**提高燃油效率的措施及做法**，以確保我們以常規燃料為動力的現有貨船能夠遵守規例並在可見未來繼續營運。

合作開發零排放貨船

於2022年5月中旬，太平洋航運承諾與日本頂級的造船夥伴合作研究及開發零排放貨船，我們預期這些貨船將會成為我們的第一代零排放貨船——是使我們於2050年之前實現淨零排放目標的重要一步。

我們的合作夥伴為Nihon Shipyard Co. (其為日本最大的兩家造船廠——今治造船與日本聯合造船的合資公司)，以及三井物產 (其為全球最大的貿易公司之一，業務涉獵能源、機械、化學品、物流等)。

我們認定綠色甲醇是目前規劃我們第一代零排放貨船的最佳燃料，而我們目前正與業務夥伴合作，以就我們預期將成為我們首艘能夠使用甲醇或燃油的雙燃料超大靈便型乾散貨船，開發高效的設計。我們應該能夠較原定目標2030年提前訂約交付第一代零排放貨船，而我們相信，我們所立的榜樣將有助加快我們的乾散貨船行業過渡至零排放貨船。

為遵守 2023 年的降低碳排放密度規則作出了充分準備

我們已經徹底分析國際海事組織的EEXI (現有船舶能效指數) 及CII (碳排放密度指標) 新規則對我們船隊的影響，並在員工、船隊及系統方面準備妥當，以確保現有的常規燃料貨船能透過技術提升、營運措施及逐步更新船隊，於可見將來遵守有關法規並繼續營運。

歐盟已於近期同意有關船運業納入歐盟排放交易體系(European Union Emissions Trading System (EU ETS))的條款於2024年1月起生效。最終法例文本很可能於2023年較後時間發佈。我們一直密切注視此項計劃的沿革進程，並已充分作好準備，包括開立碳排放配額交易賬戶、擬備租船條款等。



對我們的員工負責

近年，我們進一步提升對心理健康的重點關注：

- 評估所有船員的健康狀況
- 重用專業的船員健康教練
- 設立船員協助熱線，提供全天候、無限制、獨立、專業及即時的幫助
- 委託兩間遙距醫療服務提供者支援船員的身心健康
- 設立新的專責職位 — 培訓主管，並透過多項新課程擴大培訓計劃
- 恢復疫情前的船隊探訪及巡查，提供更多的定期船上支援

我們不斷加強安全文化，使有關船員安全的關鍵績效指標錄得接近創紀錄的低工傷率。

可記錄事故頻率

0.58 ↑ 5%

每百萬工時工傷宗數

KPI

1 次明顯的海上事故

於2022年7月，我們的貨船Portland Bay在極端天氣下因發動機通風系統失靈而在悉尼附近失去動力，導致幾乎擱淺，需要拖船救援並吸引了傳媒報導，慶幸並無造成傷亡。

僱員參與度得分成就 強大的僱主品牌

我們委託獨立顧問進行匿名的員工調查。調查結果顯示，我們於10個主要準則的滿意度及參與度均獲得高分，這有助我們找出需要格外關注之處。

整體參與度評分



82%

「我喜歡在太平洋
航運工作」



88%



負責任地創造價值

服務我們的客戶

服務社會

服務我們的太平洋航運社區

服務可持續貿易

贊助香港海事博物館的社區開放日

為慶祝2022年6月底的國際海員日，太平洋航運再次贊助公眾免費入場參觀香港海事博物館並派出集團的見習船員及高級船員、以及岸上主管及前任船長擔任義工，向博物館遊客傳授定向技巧及繩結，並講解博物館展品、船員故事及船員事業發展。逾1,800名訪客參與活動。



所到之處 口碑載道

我們以專業的態度與業務所在社區互動，表達關懷。我們對此引以為豪，並相當注重外界對我們的評價。



我要讚揚 貴船和它的船員，為確保木材能夠順利裝載所作出的努力。所有人員都做了萬全準備，整個過程並無發現任何犯錯

雖然起重機在入港的第一天出現故障，但船長展現了極大的專業精神，帶領船員確保裝載作業順利

貴船船員是我合作過最好的船員團隊之一。有賴船上的每一個人，我司的領班能夠更加輕鬆地裝載貨物。我在此感謝各船員的合作



請參閱我們的2022年可持續發展報告
www.pacificbasin.com/sr2022



負責任的業務基本原則

我們的目標是改進及加強管理和管治常規，以實現高水平的風險管理、匯報、透明度及企業管理和贏得持份者信心。我們將以負責任的態度，秉持以持份者利益作為我們對可持續發展及良好企業管治的承諾的依歸。

為了保持抗禦力及業務連續性，我們通過評估及管理自氣候風險、全球疫情及網絡保安等所產生的干擾，以加強保障業務的未來發展。

我們的風險管理委員會(「風險管理委員會」)及可持續發展管理委員會(「可持續發展管理委員會」)向董事會層面的審核委員會匯報，以確保有強而有力的管治、可持續發展及董事會參與。

根據明晟(MSCI)、機構股東服務公司(ISS)、Sustainalytics、路孚特(Refinitiv)、標普全球及彭博所發佈的環境、社會及管治評級數據，我們的管治水平及整體環境、社會及管治評級經常傲視同儕。



於2022年，太平洋航運獲MSCI ESG評級評定為BBB級



我們的ISS管治質素評分處於同業前10%

A+ 可持續發展評級 (由香港品質保證局提供)

我們獲香港品質保證局代表恒生指數有限公司授予A+級可持續發展評級



宗涉貪行為案件或舉報個案



我們是海事反腐敗網絡(Maritime Anti-Corruption Network)的活躍成員

氣候變化抗禦力

我們嘗試了解日後的潛在挑戰，以便我們未雨綢繆。我們聯同美國船級社進行的氣候風險情景分析有助我們更了解我們業務所面對的最重要的氣候相關實體和轉型風險、脆弱性及機遇。



實體風險

氣候模式的急性及慢性變化，例如：

- 熱帶氣旋及洪水的頻率增加且威力更強(極端事件)
- 海平面上升及農業模式轉變(較長遠的事件)

如管理不善，極端天氣事件可能會擾亂商業活動，導致營業額損失，並可能增加貨船的損壞和磨損，以致產生更高的維修和維護成本



轉型風險

氣候相關的政策、技術和市場轉變，例如：

- 減碳規定、碳定價
- 新燃料和推進系統
- 商品貿易模式變化

一家公司對新法規的應對和遵守能力、出資和採用不斷變化的技術和資產的難易程度以及應對不斷變化的市場狀況的靈活性，均會對其營運、聲譽、盈利能力及財務實力產生重大影響



於過去數十年間航運已發展出抗禦力和緩解措施(例如按天氣規劃航線的技術、有所提升的貨船設計及維護)，為我們應對極端天氣事件做好準備



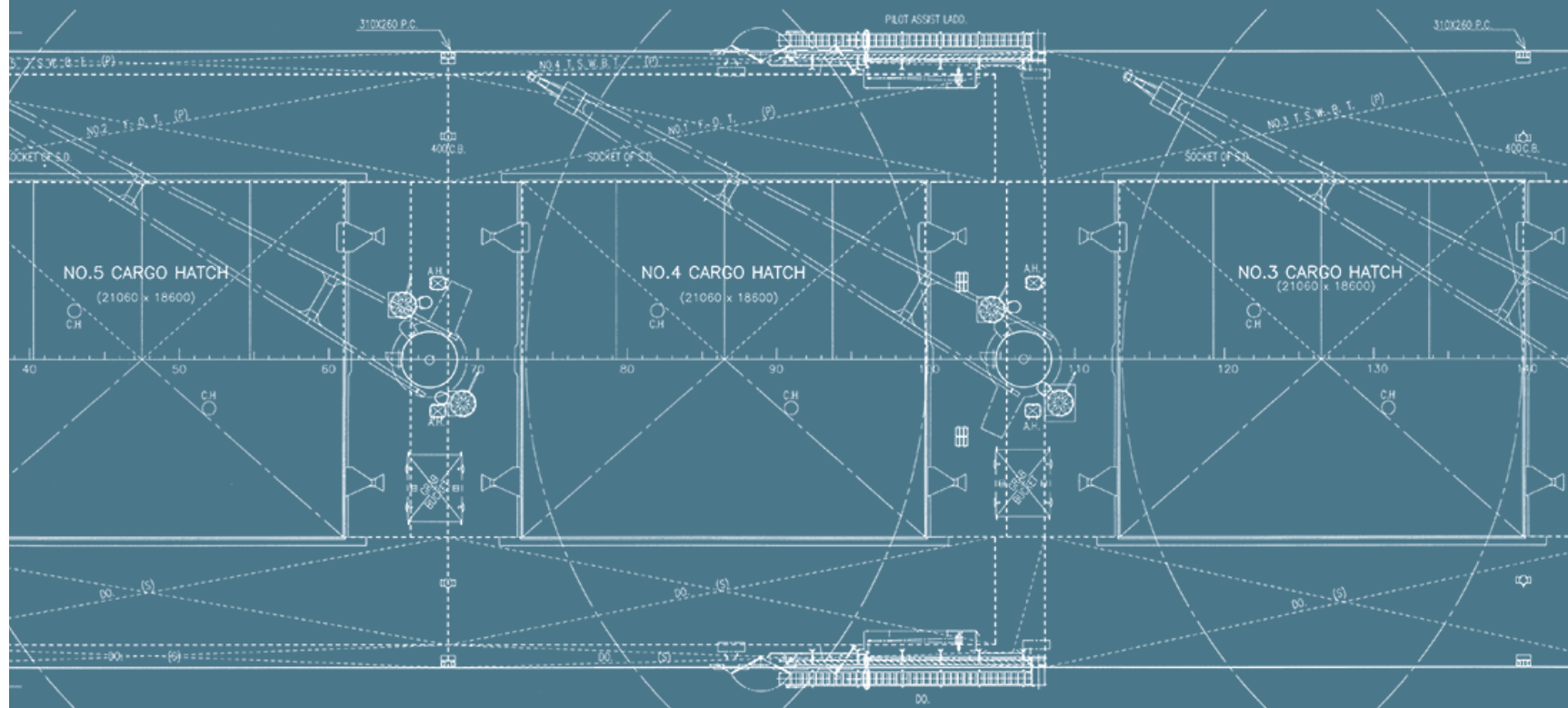
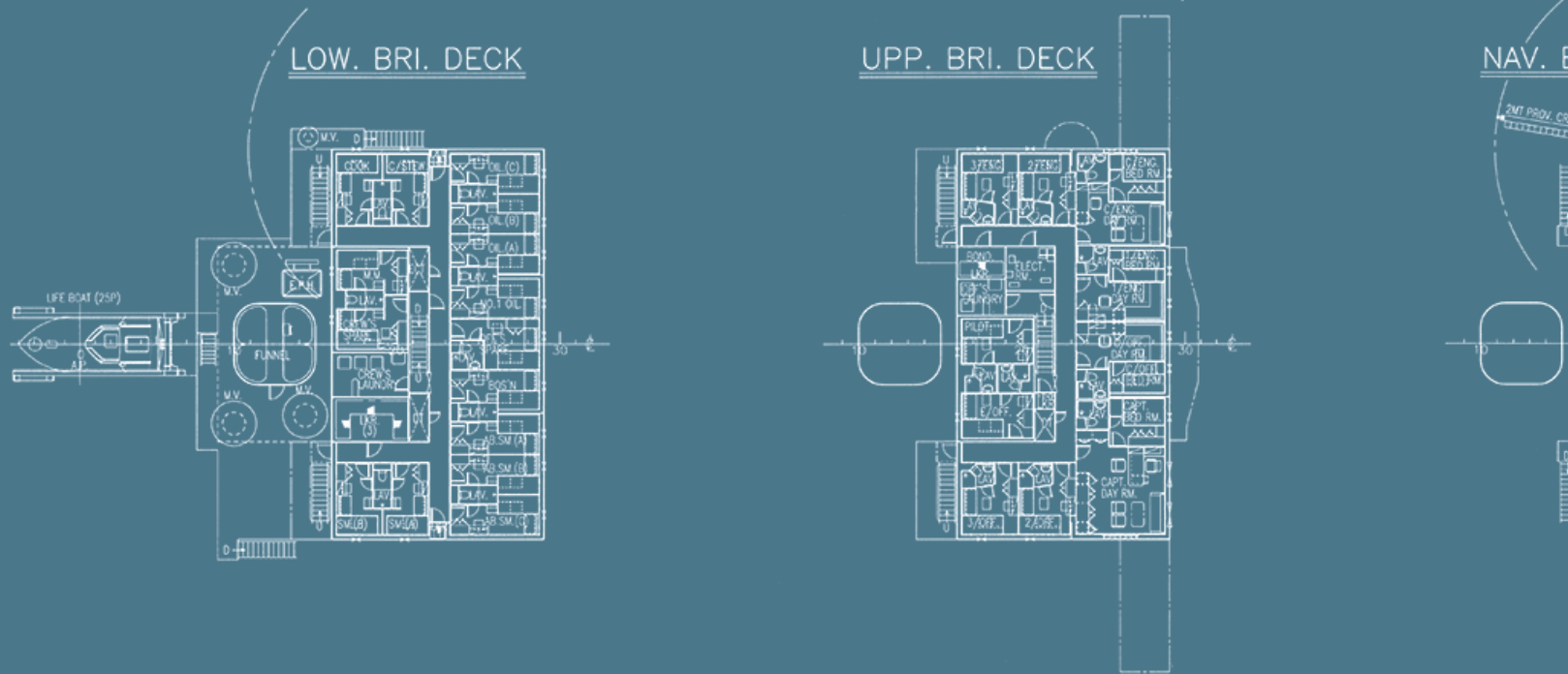
我們擁有具規模及成熟而經驗豐富的團隊，使我們能應對充滿挑戰的監管、技術、商品需求以及其他與轉型相關的變化



我們專注於不同種類的小宗散貨及穀物，結合靈活的無固定航線的業務模式，使我們在有需要時可在短時間內更改船運貿易模式以避免實體風險



我們目前的業務和減碳策略將使我們能有效管理該等已識別的轉型風險，把握航運業界向淨零未來轉型時產生的機遇



企業管治

責任

我們以高水平的企業管治營運業務，以確保本集團有負責任的方針及管理，以及為股東及其他持份者創造長遠可持續價值

董事會負責(其中包括)制定本集團的長期企業策略及宏觀政策。在制定其標準時，董事會會考慮到集團的業務、其持份者的需要及要求及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)的企業管治守則(「守則」)與及《環境、社會及管治報告指引》。

截至2022年12月31日止整個年度，本集團已全面遵守聯交所證券上市規則(「上市規則」)附錄十四第二部分所載的守則內的所有守則條文。本集團採納守則內的所有建議最佳常規，惟本集團刊發季度交易活動的公告，而不是季度財務業績。董事會認為此形式可為股東提供重要資料，以評估本集團業務於全年及中期業績往後期間的表現、財務狀況及前景。

關於本集團的可持續發展策略及報告，包括有關識別、評估及管理環境、社會及管治的相關風險，詳情可於本公司2022年可持續發展報告中查閱，該報告將與本年報一併在本公司及聯交所網站上發佈。

企業策略

本公司的宗旨是以安全及符合可持續發展的方式，利用貨船運送對社會不可或缺的各種乾散貨商品，而其願景是成為乾散貨船東／營運商的翹楚，以及客戶和其他持份者的首選夥伴。為了實現此一長遠願景，本公司將注意力聚焦於若干策略範疇，包括投資船隊及培育人才、保護環境等。有關我們策略重點的更多詳情，可見本年報「履行我們的策略」一節。

截至2022年12月31日止年度，董事會已定期檢討本公司的策略重點。本公司透過不同途徑確保員工充分了解本公司的願景和策略、活動及表現，包括舉辦公司全員大會、邀請部門主管或其他同事參與董事會會議、定期的管理層會議、個別部門會議以及透過內聯網進行內部溝通。

我們能否實現願景取決於我們員工的效率，我們致力確保在招聘時能挑選出最能融入及營造本公司文化的人才。此外，本公司亦制定了一套所有員工必須遵守的操守守則(經董事會認可)，其目的是為了向員工提供一個在心理和生理上感到安全、包容、友愛及互助的工作環境，以及提供必要的培訓、指導及專業發展階梯。於2022年，本公司聘請獨立顧問進行匿名的員工調查，目的是收集員工對本公司的了解、關注及期望的反饋。

上述種種的舉措對本公司的策略實施以及貫徹本公司的價值及文化而言相當重要。

董事會

董事會組成及職責

於本年報刊發日期，董事會有九名董事(其中兩名為女性)包括主席、兩名執行董事、五名獨立非執行董事及一名非執行董事。獨立非執行董事的人數高於上市規則規定必須佔董事會成員人數至少三分之一的要求。每名董事會成員的履歷詳情載於本年報「董事」一節內。

所有董事均已向本公司披露其於香港或海外上市公司或組織所擔任的職位數目及性質以及其他重大承擔，並已披露該等上市公司或組織的名稱。於截至2022年12月31日止年度內，所有董事均付出足夠的時間及關注處理本集團的事務。根據本公司的章程附則，於每屆股東週年大會上，在任董事的三分之一成員須輪席退任，若人數並非三的倍數，則上調人數；而每名董事必須至少每三年退任一次，並合資格接受重選。

有效的董事會對制訂本公司策略方向與政策至關重要，是透過結合新的觀點及對船運週期的長期了解而達成。我們制定以下一些重要的標準以實現有效的董事會：

■ 靈活的董事會成員的組成

本公司的董事會自2004年上市以來，共有26名成員，他們擁有多元化的技能。目前的董事會有9名成員，擁有船運、商業、商品、會計、企業融資、金融服務、稅務、法例及海洋技術方面的專業知識，並共同負責統管及監督本集團的事務。

■ 董事會提名及多元化

提名委員會已根據本公司的提名政策及董事會多元化政策，經評估所需職位的範疇及職責，在物色適合資格人選成為董事會成員時應用提名標準及委任原則。提名委員會在識別人選方面將採用不同途徑，包括考慮董事會成員推薦、聘用獨立的招聘顧問、以及採用提名委員會認為合適的任何其他途徑或渠道。

甄選董事的標準包括但不限於有關候選人的學歷、資格、技能、知識及經驗以能夠有利於本公司的業務及發展；以及文化及學歷背景、種族、性別及年齡等各方面的多元化因素。提名委員會同時會考慮有關候選人是否有能力對董事會表現作出正面的貢獻。提名委員會與準候選人進行面試，並甄選或向董事會推薦人選以提名作董事。

提名委員會已檢討董事會多元化政策及提名政策的實施及有效性，並認為該等政策對本公司仍然有效及合適。由於董事會目前共有2名女性成員，故董事會認為其性別多元化是適當的，在此方面並沒有需要增添額外的可計量目標。

在唐寶麟先生於2022年5月通知退任本公司主席兼執行董事後，提名委員會聘請獨立招聘顧問在全球物色繼任人，當中考慮了外部候選人及表示有意擔任董事會主席的現任獨立非執行董事。經考慮大量有可能的人選後，董事會於提名委員會的推薦下，委任了本公司現任獨立非執行董事Stanley Hutter Ryan先生為董事會下任主席，並將在2023年4月18日舉行的股東週年大會結束後（即唐寶麟先生退任後）生效。

■ 主席與行政總裁的角色獨立

主席監督執行團隊，就本集團的營運定期與行政總裁會面。主席過往曾於管理層變動期間補足其連續性，以確保長期的管理領導能力。主席負責為本集團預先審查提交董事會的建議方案。其審查集中於長遠策略事項，例如資本結構和船隊增長，以及有關債務水平、現金流、現金結餘、風險評估、其他所需的資本開支及有關股東的事項等一些較迫切的營運問題。

行政總裁負責管理本集團日常事務及執行業務活動及策略性的舉措、制訂及向董事會建議本集團的策略及政策、以及確保及時向董事會發放適當資訊，使董事會能夠積極參與本集團的發展。

■ 執行董事對本集團業務活動的承擔

執行董事須於本集團的業務及事務上投放其全部正常或合約訂明的辦公時間，且不得從事與本集團業務存在競爭的任何其他業務。

■ 獨立非執行董事及非執行董事的角色

獨立非執行董事及非執行董事在保障股東利益方面扮演關鍵角色。他們來自不同商業及專業背景，積極向董事會提供豐富而廣泛的金融、規管、技術及營商經驗與技能，可作出獨立、具建設性及有根據的貢獻，加強本集團有效的策略管理。獨立非執行董事及非執行董事對集團業務於市場短期波動及船運週期的長遠發展提供高瞻遠矚的觀點。

■ 評估獨立非執行董事的獨立性

董事會認為全體現任獨立非執行董事為本集團嚴格履行獨立的監督，並持續顯示其獨立性。全部五名獨立非執行董事已依照上市規則第3.13條的要求就其獨立性向本公司發出確認書，而董事會繼續認定他們的獨立身份。

張日奇先生目前不被認為是獨立人士，因為他於截至2021年年底為止所擔任合夥人的律師事務所一直是本公司的法律顧問，主要負責與香港企業法例和法規有關的事務。

■ 獨立非執行董事的任期

董事會在挑選獨立非執行董事時，會考慮他們的資歷及經驗以至他們對本集團事務作出貢獻的能力，首要條件是具備獨立的思維，對管理層的取態作出理性而正面的質詢。儘管部分獨立非執行董事並不一定具備航運業背景，但多年來他們已熟悉有關業務及行業，可就當中涉及的風險向管理層提出意見，並為董事會增添多元化的技能及觀點。由於本集團並無控股股東，執行管理層的獨立性尤其重要。獨立非執行董事的任期連續性為董事會的決策程序提供穩定性，彌補執行管理層任何成員的流動。

雖然部分獨立非執行董事任期較長，但董事會認為這並不影響其獨立性，反而可帶來上述正面的優勢。然而，董事會認同繼任的重要性，以平衡對本集團業務的深厚認識與新穎見解及觀點的融合。於過去七年期間，我們合共委任了四名獨立非執行董事。董事會已並將會持續適時物色新的獨立非執行董事加入董事會，以維持董事會獨立觀點的來源。

董事的持續專業發展

本集團鼓勵所有董事參與持續專業進修，拓展並更新其知識及技能，以符合守則的要求。為協助董事進修，公司秘書推薦他們參與相關的研討會，費用由本公司承擔。公司秘書亦物色了相關的參考資料予董事。董事會各成員亦已向本公司提供其培訓記錄，其載於本年報第45頁。

所有新董事於獲委任加入董事會後均會獲得全面、正式及為其而設的就任須知，其主要目的是為協助他們了解作為董事的職責、本公司的業務、管治理念以及董事會與委員會之間的相互關係。

董事會評核

董事會於本年度已在獨立非執行董事Stanley Hutter Ryan先生的帶領下，透過與各董事一對一面談的方式進行自我評核，就董事會年內的表現作出評價，目的是確保其功能可不斷改善，從而影響本集團之業務。董事的建議已經過分析、討論及排序。

董事會認為其於年內有效地運作，而其組成、規模及架構均切合本集團的業務需要，反映多元化觀點與及不同技能與經驗的理想組合。董事會的繼任計劃仍屬優先處理事項，董事會將根據個別董事的退休情況進行適當的招聘。

董事會及其成員之職責

董事會對本公司股東負責，其主要職責包括：

- 制訂本集團的長遠企業策略及宏觀政策
- 批核預算及業務方案
- 批核投資及資產收購或出售交易，尤其是根據上市規則規定須知會股東或需要取得股東批准的交易
- 領導企業管治及可持續發展
- 監督本集團的管理，包括制訂、實施及監察風險管理及內部監控以及可持續發展管理系統
- 編製本集團的賬目及財務報表
- 監察本集團的營運及財務表現
- 定期評估董事會所訂目標的績效
- 監察主要股東或董事有可能產生利益衝突之事宜
- 審視及監察董事會及高級管理層的培訓及持續專業發展

如下文概述，董事會將若干職責下放予董事委員會。執行董事獲授權監督本集團的業務營運；實施董事會所訂定的策略；及作出日常的營運決策。

本公司在董事會成員的組成上採納多元化方針，以加強觀點多元化及提高獨立性。

主席會與獨立非執行董事及非執行董事，在沒有其他董事及管理層在場的情況下，每年會面至少一次，以促進雙方能夠更自由地表達意見。董事可在其認為合適的情況下，自由聘請外部獨立專業顧問，以協助他們履行其職責，包括物色合適的董事人選，費用由本公司承擔。董事亦可自由邀請任何員工參與會議，或在其認為合適的情況下直接向他們查詢資訊。

提名委員會每年檢討該等機制的執行情況及有效性，並適時向董事會提出修改建議。

董事委員會

董事會已根據守則成立審核委員會、薪酬委員會及提名委員會。

董事會亦透過執行委員會運作，以簡化本公司在若干情況下的決策流程。各董事委員會的職權範圍載於本公司網站及聯交所網站。

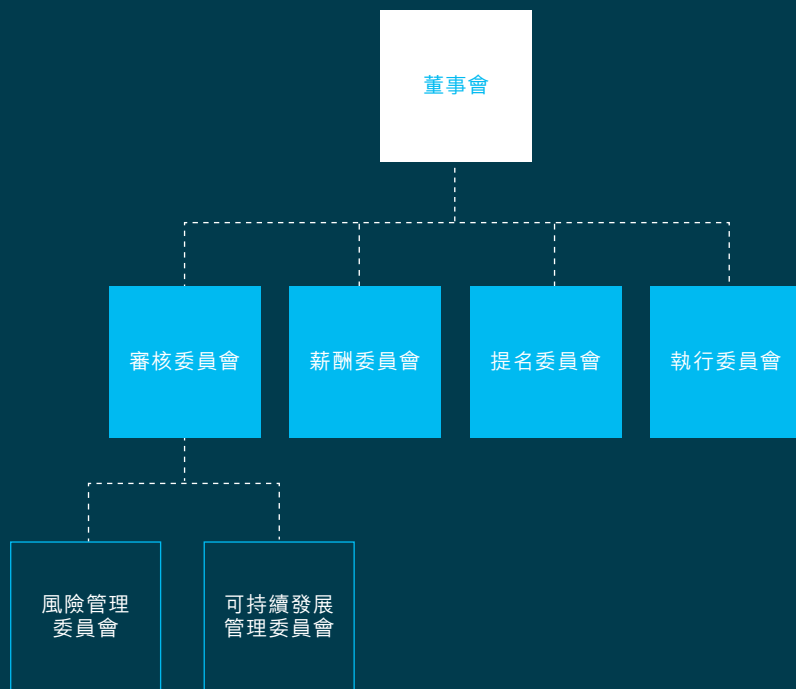


www.pacificbasin.com

可持續發展 >
董事會及董事委員會

董事會及董事委員會所作的決定均是根據管理層準備的詳細分析為基礎，當中包括：

- (i) 每月的營運表現分析；
- (ii) 定期提出的資產投資及撤資方案；
- (iii) 定期提出的融資及資本架構方案；及
- (iv) 定期舉行的董事會會議，以評核管理層的策略重點。



2022年董事會、董事委員會及股東大會

為確保所有董事會成員能參與會議，董事會及董事委員會的會議時間表均於一年前落實。董事會每年舉行四次常規會議，以討論業務策略、營運事宜及財務表現。本公司將於需要時召開額外會議以處理特別事務。

董事會於年內曾舉行四次會議。各董事於2022年度董事會會議、董事委員會會議及股東大會的出席次數載列於下表。董事會及董事委員會會議的出席紀錄持續良好，反映董事們對履行其董事職務高度盡責。

	股東週年大會	董事會會議	審核委員會會議 ¹	薪酬委員會會議	提名委員會會議	培訓 [*]
執行董事						
唐寶麟(主席) ²	0	3/4				√
Martin Fruergaard (行政總裁)	1	4/4				√
Peter Schulz (首席財務總監)	1	4/4				√
非執行董事						
張日奇 (於2022年1月3日獲委任)	1	4/4	4/4	1/1	3/3	√
獨立非執行董事						
Robert C. Nicholson	0	4/4	4/4	1/1	3/3	√
Irene Waage Basili ³	0	4/4		1/1		√
Stanley H. Ryan ³	0	4/4		1/1		√
Kirsi K. Tikka ⁴	0	4/4	4/4		3/3	√
莊偉林	1	4/4	4/4			√
Patrick B. Paul (於2022年股東週年大會後退任)	0	1/1	1/1			√
Alasdair G. Morrison (於2022年股東週年大會後退任)	0	1/1	1/1			√
2022年舉行會議的總次數	1	4	4	1	3	

¹ 外聘核數師的代表均有出席審核委員會所舉行的四次會議

² 唐寶麟先生因健康理由而缺席了一次董事會會議

³ Irene Waage Basili女士及Stanley Ryan先生均於2022年4月19日離任提名委員會成員

⁴ Kirsi Tikka博士於2022年4月19日獲委任為提名委員會成員

^{*} 此包括(i)通過出席由本公司或外部組織所舉辦與本公司業務或董事職責有關的專家簡報會／研討會／大型會議，以及閱讀監管／企業管治或行業相關最新情報而進行的持續專業發展；及(ii)新董事獲委任或職位變化時舉行的入職及熟習計劃

審核委員會

成員名單

主席：莊偉林

成員：Robert C. Nicholson、Kirsi K. Tikka及張日奇；Patrick B. Paul及Alasdair G. Morrison（兩人已於2022年股東週年大會後退任）

主要職責

1. 審閱財務報表及財務匯報程序，以確保所發布的財務資料內容適度、透明及完備。
2. 審視本集團財務監控、內部監控及風險管理系統之效能。
3. 檢討風險管理委員會的工作。
4. 檢討可持續發展管理委員會的工作。
5. 審視本集團針對符合影響財務報告法例及規例所實行之監察程序。
6. 已依照企業管治守則制定及審視本公司於企業管治方面的政策及常規，並向董事會提供建議。
7. 審視獨立審核程序，並風險管理和內部審核功能之效能。
8. 審批外聘核數師及其他非核數服務的酬金及職權範圍。

2022年已完成的工作

年內審核委員會共舉行了四次會議，所有會議均有本公司外聘核數師代表出席，其完成的工作包括以下各項：

- 審閱及討論外聘核數師就2021年年度審核及2022年中期審閱所提交的審核委員會報告以及核數策略備忘錄；
- 審閱及建議董事會批准2021年年報、可持續發展報告及賬目，以及2022年中期報告及賬目；
- 審閱風險管理委員會的報告，包括2022年內部審核工作計劃及內部監控測試結果，以及風險管理和內部監控系統及職能的成效；
- 審視會計、內部審核和財務報告職能的資源足夠性、員工資格及經驗、培訓計劃，以及預算；
- 審閱可持續發展管理委員會的報告，包括本集團的主要環境、社會及管治表現及目標、新的環境、社會及管治項目、新的國際海事組織破效能法規以及年度環境、社會及管治重要性評估；及
- 審視本集團海事相關及其他保險受保範圍的足夠性。

年內，審核委員會與外聘核數師在並無管理層在場的情況下進行了一次會議。

薪酬委員會

成員名單

主席：Robert C. Nicholson

成員：Irene Waage Basili、Stanley H. Ryan及張日奇；Patrick B. Paul（於2022年股東週年大會後退任）

主要職責

1. 就本公司對董事及若干高薪僱員的薪酬政策及架構、與表現掛鈎之薪酬的適當性，以及就制訂正規而透明的薪酬政策的程序，向董事會提供建議。
2. 參考董事會的企業宗旨及目標，根據董事會授權，釐定董事及若干高薪僱員的薪酬。
3. 於有需要時審閱委任董事的條款，並向董事會提供建議。
4. 在董事離職或被終止任命及因行為不當而被解僱或罷免的情況下，向董事會提供建議以根據董事的合約權益，確保向董事作出公平（而並非過度）的賠償及適當安排。
5. 管理及監督本公司的2013年股份獎勵計劃及不時設立的其他以股本或現金為基礎的獎勵計劃，並審閱及批准向集團內任何員工授予新股份獎勵。
6. 批准年報內有關本公司的政策及董事薪酬的披露內容。

2022年已完成的工作

年內薪酬委員會舉行了一次會議，連同以電郵通訊，其完成的工作包括以下各項：

- 審批執行董事及若干高薪僱員的2022年終花紅、2023年薪金；
- 審批向執行董事及若干員工授予以限制股份獎勵，通過這獎勵方式留住（在高級領導層員工的情況下）發揮持續優秀及以價值為基礎的領導力，以及（在其他僱員的情況下）展示持續強勁的表現及未來領導潛力，並將有利本集團發展的員工；
- 審閱由國際人力資源顧問公司就高級管理層人員補償所擬備的基準報告；
- 審閱一項新股份獎勵計劃的草擬本，該計劃擬取代將於2023年2月屆滿的現有2013年股份獎勵計劃；及
- 指示管理層全面檢討本公司的長期獎勵計劃的原則。

提名委員會

成員名單

主席：Robert C. Nicholson

成員：張日奇及Kirsi K. Tikka (於2022年4月19日獲委任)；Patrick B. Paul、Irene Waage Basili及Stanley H. Ryan (三人已於2022年4月19日離任)

主要職責

1. 每年審視董事會的架構、人數及組成(包括成員的技能、知識、經驗及多元性)，並向董事會提出任何輔助本集團實行企業策略的調動建議。
2. 不時向董事會匯報董事會的成員組成是否符合聯交所的規則及指引。
3. 每年檢討董事會多元化政策的執行情況及有效性，並於適當時候向董事會提出建議。
4. 物色勝任人選加盟董事會，及就挑選董事候選人向董事會提供建議。
5. 評估本公司獨立非執行董事的獨立性。
6. 根據對董事職位的範疇及職責所作出的評核及外部招聘顧問所提出的適當意見，就董事(尤其是主席及行政總裁)的委任或連任及繼任計劃向董事會提出建議。
7. 每年檢討有關董事會獲得獨立觀點及意見的機制的執行情況及有效性，並適時向董事會提出修改建議。

2022年已完成的工作

年內提名委員會舉行了三次會議，連同以電郵通訊，其完成的工作包括以下各項：

- 審視董事會的架構、人數及組成；
- 審視董事會多元化政策及提名政策；
- 審視董事會的繼任計劃並更新有關獨立非執行董事續任計劃的策略；
- 就主席的遴選過程聘請外部顧問，並面見外部及內部(本公司現任獨立非執行董事)候選人，及向董事會推薦現任獨立非執行董事Stanley Ryan先生於2023年4月舉行的股東週年大會結束後接替退任的唐寶麟先生擔任董事會主席；及
- 評估本公司獨立非執行董事的獨立性。

執行委員會

成員名單

主席：行政總裁

成員：董事會主席、首席財務總監及一名高級行政人員(另一名高級行政人員於2022年1月離開本公司)

主要職責

1. 按照董事會批准的準則物色及簽訂交易。
2. 物色及簽訂貨船買賣交易。
3. 物色及簽訂為期超過五年的長期租賃貨船合約及貨運合約。
4. 物色及簽訂為期超過五年的購買燃料實貨合約及燃料掉期合約。
5. 物色及簽訂金額超逾5,000,000美元的非貨船海上固定資產交易的合約。
6. 作出融資決定及提供相關擔保。
7. 行使股東已通過的限額及根據董事會所設定的準則發行新股份或購回股份的一般授權。

2022年已完成的工作

執行委員會已根據管理層所提交的詳盡分析通過及簽立多項業務事項，其完成的工作包括以下各項：

- 公布發行新股份以履行向若干員工授出有限制股份獎勵；
- 訂約購買兩艘二手超大靈便型乾散貨船，租入為期五年將於2024年5月至11月交付之四艘新建造的小靈便型乾散貨船，租入為期五年將於2024年第四季度交付並可選擇購買之一艘新建造的超大靈便型乾散貨船，購買一艘二手超靈便型乾散貨船的聲明並將於2023年上半年交付；
- 訂約出售八艘較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船；
- 就提前轉換本集團於2019年12月發行的可換股債券向債券持有人作出獎勵性要約並發表相關公布；
- 於2022年11月/12月公布購回本集團的可換股債券約34,000,000美元，並其後將其註銷；
- 於2022年4月及8月調整本集團於2025年到期的可換股債券轉換價並發表相關公布；及
- 就探討及開發零排放貨船及投資於相關燃料供應基礎設施訂立備忘錄。

可持續發展管理

本集團的業務須善用不同資源和關係以創造價值，同時間亦對有關資源和關係造成影響。其營運對環境、其持份者和社會帶來影響，亦關係到其業務的長遠可持續發展。

本集團對可持續發展的積極取態植根於本身的文化當中，並在政策和制度的規管下，融入日常業務行為和營運實踐中。本集團相信，其採取的眾多負責任的行動——承諾堅持可持續發展——使本集團擁有更強大的競爭力，並提升本身的財務表現、聲譽以及其業務的長遠發展和未來價值。

越來越多持份者使用環境、社會及管治指標以分析企業的環境、健康和 safety、社區和道德影響以及可持續發展實踐。

可持續發展管治

董事會負責(其中包括)制定本集團的長遠企業策略和總體政策。在訂定本集團的標準時，其考慮業務的需要和要求、其持份者、企業管治守則和聯交所證券上市規則所包含的《環境、社會及管治報告指引》。

因此，董事會亦對本集團的可持續發展策略和報告負有整體責任，並參與其中，包括識別、評估和管理環境、社會及管治相關風險，並確保建立適當而有效的環境、社會及管治風險管理和內部監控系統。管理層向董事會確認這些系統的成效。董事會亦會根據環境、社會及管治相關目標和指標審視所取得的進展。

董事會把更多具體責任交託予審核委員會，由審核委員會負責檢討本集團的可持續發展舉措的成效以及可持續發展管理委員會(「可持續發展管理委員會」)的工作。

可持續發展管理委員會的職能

本集團的可持續發展管理委員會由行政總裁、首席財務總監及六名來自不同職能部門的高級管理人員組成。其每年至少向審核委員會匯報兩次，負責檢討、評估及提升本集團的可持續發展政策、策略及表現，並確保本集團完全符合環境、社會及管治要求。此方針肯定並促使本集團秉持可持續發展的承諾，並確保具有不同背景和專業知識的成員均能參與其中，以創造有意義的成果。

日常執行

我們擁有專責的可持續發展團隊，以加強及幫助協調我們對可持續商業常規和可持續發展資產投資的方針。在可持續發展團隊的支持下，可持續發展舉措和可持續商業常規的日常執行工作由整個業務的管理人員負責，其中最主要的是船隊管理總監(由其技術、人事、及風險與安全管理人員提供支援)、商業營運總監、行政總裁以及人力資源及行政總監。

向實現於2050年之前達成淨零排放的目標邁進

於2022年，我們與領先的日本造船集團Nihon Shipyard Co.及大型貿易商行三井物產展開合作，就我們的船型評估替代環保燃料的可行性，並藉此向實現於2050年之前達成淨零排放的目標邁進了重要的一步。我們認定綠色甲醇是目前規劃我們第一代零排放貨船的最佳燃料，而我們目前再度與業務夥伴合作，以就我們預期將成為我們首艘能夠使用甲醇或燃油的雙燃料超大靈便型乾散貨船，開發高效的設計。

可持續發展管理委員會

成員名單

主席：行政總裁

成員：首席財務總監、貨船租賃總監、營運總監、船隊管理總監、集團人力資源和行政總監、可持續發展總監、風險控制總監、風險控制經理

主要職責

1. 監督並執行本集團的可持續發展策略。
2. 審視並確保適當披露和遵守香港聯交所的《環境、社會及管治指引》。
3. 審視環境、社會及管治風險的年度重要性評估。
4. 審視內部程序和系統，以維護和得出適當和準確的關鍵績效指標數據。
5. 向董事會提交並定期匯報可持續發展表現。
6. 提出提升可持續發展策略和實踐的建議。

2022年已完成的工作

於2022年，可持續發展管理委員會舉行了兩次會議，並已兩次向審核委員會匯報本集團的可持續發展計劃、表現及已完成的工作。其完成的工作包括：

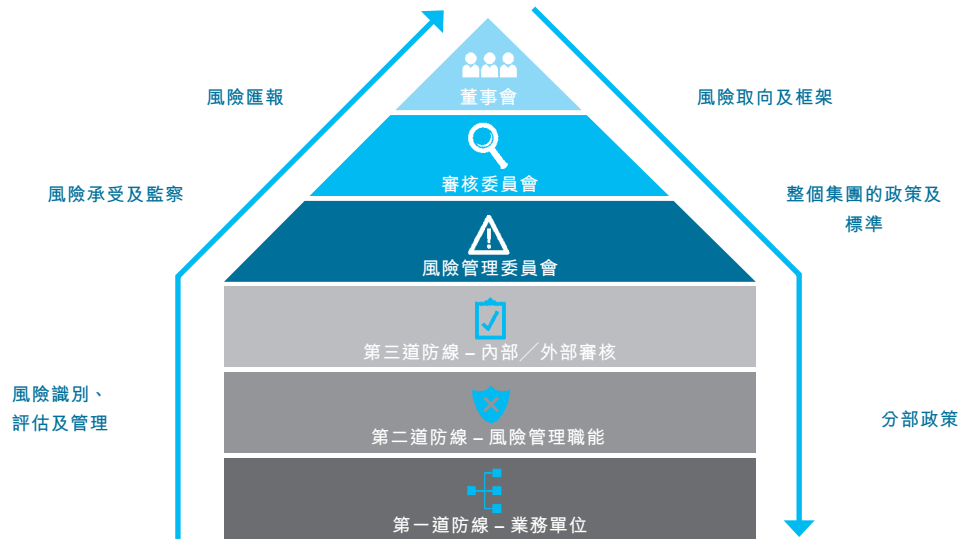
- 參照本公司的策略和行業相關性，審查和討論有關環境、社會及管治主題和風險的重要性評估；
- 審視各項環境、社會及管治議題的建議進取程度；
- 檢討就有關環境方面的關鍵績效指標所訂的建議目標及實現有關目標所採取的步驟，並向董事會提出建議供其批准；
- 審視和評估航運業的節能及減碳法規及措施；
- 實行有關客戶在環境、社會及管治方面的參與的強化舉措；及
- 修訂可持續發展管理委員會的職權範圍。

遵守環境、社會及管治指引

在編製可持續發展報告時，本集團已遵循聯交所上市規則附錄二十七所載的《環境、社會及管治報告指引》，並參考了其他國際可持續發展報告準則。我們密切注視可持續發展和可持續發展報告領域的發展和趨勢，以因應不斷變化的業務和監管要求，更好地滿足持份者的期望。

風險管理

本集團的風險管治架構乃根據「三道防線」模式而訂定，並由董事會及審核委員會監督及指引。



框架

風險管理及內部監控系統旨在協助本集團實現長遠願景及使命以及業務的可持續性。藉著識別和評估本集團所面對的風險，並制定相關的監控措施，從而維護我們的業務、持份者、資產及資本。我們相信各業務之風險管理及內部監控系統能提升長遠的股東價值。本集團所面對之風險與集團之策略有直接關聯。

董事會審視風險管理及內部監控系統的設計、實施及監察。該等系統旨在管理而非消除未能達成業務目標的風險，而且只能就不會有重大的失實陳述或損失作出合理而非絕對的保證。風險管理委員會每年檢討該等系統的有效性，並透過審核委員會向董事會匯報。詳盡的風險識別及管理則主要由有關業務單位負責。

風險管理委員會負責加強本集團的風險管理文化，確保風險管理架構能全面配合業務及市場的發展，管理內部審核職能，並向審核委員會匯報。該委員會定期檢討風險評估和風險匯報的完整性，準確性及監控措施的恰當性。

作為第一道防線，個別業務單位會識別其營運風險並訂定及實施相關管控。有關工作由分部主管及相關經理監察及評估，並由風險管理委員會監督作為第二道防線。作為第三道防線，本公司定期進行內部/外部審核，然後向審核委員會匯報有關結果，以確保企業的風險管理安排及架構是合適和有效。

本集團已設立一個符合COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission)的企業風險管理(ERM)綜合框架的風險管理及內部監控架構，其由下列五部分組成：

■ 管治及文化

本集團已加強企業風險管理文化，包括道德價值、理想行為及風險取向。本集團已建立完善的組織架構，授予各業務單位在總部管理層或執行董事所設定的限制內，經營不同業務職能的權力，以達致本集團的策略及業務目標。

■ 訂立策略及目標

董事會定期開會討論及通過個別管理層所制訂的業務策略、計劃及預算。董事會在制訂策略時會考慮業務情況及風險影響，以確保能配合、支持及整合所確立的願景和使命。

■ 績效

本集團根據風險的可能性及影響程度，識別、評估及優先處理與本集團最為關鍵的風險。根據風險評估，本集團訂定緩解計劃或監控提升，並由個別業務單位實施。此程序的成果由風險管理委員會每年向董事會匯報。

■ 審視及修訂

面對重大風險變化，本集團持續審視風險框架，致力提高企業風險管理。

■ 資訊、傳訊及報告

本集團鼓勵公司上下彼此收集、交流與分享內部及外部的各種訊息，設立並定期升級資訊系統、渠道及匯報工具，以支援本集團的企業風險管理通訊。

風險管理委員會

成員名單

主席：首席財務總監

成員：行政總裁、貨船租賃總監、風險控制總監、風險控制經理

主要職責

1. 推廣及加強本集團的風險管理文化。
2. 協助識別本集團的重大風險並建議及／或實施適當的政策和控制措施。
3. 透過每年與分部主管進行評估，檢視本集團的重大風險。
4. 檢討及建議合適的內部監控措施與政策。
5. 制定內部審核計劃。
6. 管理內部監控的年度風險評估與測試。

2022年已完成的工作

風險管理委員會於年內舉行了三次會議，及就年度風險評估及內部監控檢討與測試向審核委員會作出了兩次匯報。其完成的工作包括以下各項：

- 制訂內部審核計劃；
- 根據審核計劃進行審核及檢討內部監控；
- 實施、維護及改進風險管理政策和風險管理框架；
- 透過網上問卷形式進行年度風險評估，並與各分部主管檢視各項風險；
- 與分部主管審視本集團的重大及新興風險以及建立新的政策和控制措施；
- 向審核委員會匯報有關海事及其他保險管理；
- 通過深入檢討向董事會匯報有關減碳的路徑；
- 因應香港交易所已更新的《環境、社會及管治指引》，加強本集團的環境、社會及管治報告工作；
- 為船員及岸上員工提供反賄賂培訓，以進一步提升本集團的反貪腐文化；
- 為新加入的岸上員工進行關於本集團企業管治框架和文化的入職簡介；
- 於總部及其他海外辦事處進行定期的業務連續性演練，以模擬在重要資訊科技系統停頓時業務受阻的情況；及
- 審視及評估環境法規對本集團業務的潛在影響。

風險及內部監控年度評估

為提高本集團內部監控的設計及有效性，我們每年由高級職員以網上問卷形式進行風險評估調查。所有新增和更新的風險及其相關監控程序，以及對風險管理之意見，經審視後載於本集團的風險記錄冊。本集團就風險的影響及有關監控程序作出評估，並與相關業務分部商討有關風險、緩解措施及建議。

風險管理委員會定期檢討及測試本集團之風險監控程序。個別內部監控測試的頻密程度，乃根據有關風險區域的評級及本集團的策略釐定。本集團採取同儕檢討形式進行年度內部監控測試，通過委任合適的員工審核非所屬部門的特定監控措施。

評定內部監控有效性的標準，乃基於監控程序是否於整個審閱期間有效地運作及實施。我們會與相關分部部門主管及員工就有關發現及建議取得溝通，從而制定適合措施，以改進或加強監控，或糾正任何監控缺陷。

風險管理委員會定期與總部及地區辦事處的分部主管和經理開會，以了解最新的業務營運事宜和當中新興的風險，從而根據業務需求及市場變動改進或加強現有程序及監控。本集團定期向管理層及董事會匯報主要業務及營運表現，此健全機制乃建構健康風險管理系統的關鍵要素。

本集團亦進行客戶及投資者意見的年度調查，從中所得到的意見用以進一步提高我們的服務水平、投資者關係和企業管治常規的質量。

 第12頁 年度回顧

風險管理及內部監控系統的有效性

風險管理委員會每年向審核委員會作出至少兩次匯報，並透過有關匯報讓審核委員會評估風險管理及內部監控系統的充足性及有效性。該等系統對實現本集團的業務目標而言相當關鍵。審核委員會檢視管理層如何設計、實施及監察該等系統、有關年度風險評估及內部監控測試的發現、建議及後續程序，以及本集團的風險記錄冊及管理層對本集團風險管理及內部監控系統有效性的確認，並每年向董事會作出匯報。

就截至2022年12月31日止年度而言，董事會在管理層的確認下，認為風險管理及內部監控系統均有效及充足，並無發現需要關注的重大事宜。

我們的主要風險

本集團會面對一些風險，這些風險可能會窒礙我們實現願景的進展，影響股東價值。本章節按照我們的關鍵策略重點領域，編列出我們的主要風險及其緩解措施。所編列的該等主要風險絕非詳盡無遺或完整，可能有其他於此刻或許並不重要、但於未來可能會變得重要的風險。本章節所列出的風險、影響及緩解措施與本集團的風險記錄冊一致，並已把與分部主管合作展開的線上問卷調查所獲得的年度風險評估結果考慮在內。

↔ 第33頁 我們如何創造價值

1. 投資船隊 ↔ 第34-36頁 履行我們的策略

風險／影響

市場風險 A

不利於財務表現的因素包括：

- 貨運租金及地緣政治波動；
- 燃料價格及其他營運開支等成本波動；
- 制裁規例收緊；
- 環境規例充滿不確定性；及
- 中美貿易局勢緊張影響貨運市場情況及香港狀況，如美國與香港之間的航運收入的雙重課稅寬免終止及貿易成本增長。

風險水平較去年變化：↑

貨船投資、僱用及營運風險

不恰當的貨船投資時機、僱用計劃及營運方式均可能導致成本結構缺乏競爭力及降低回報。

貨船價值會隨著不同的船運週期而顯著改變。我們需要在價格上具競爭力的優質貨船，以向客戶提供服務。

在強勁的市況中租用貨船或會帶來更大的下行風險。此外，日益嚴格的環境法規對以化石燃料推動的貨船的經濟壽命增加了不確定性。

未能充分保養貨船可能危及船員安全並導致貨船故障及服務中斷。

風險水平較去年變化：↑

緩解措施

我們的船隊規模龐大和統一，讓我們能夠在船運週期內實現高裝載率及高於核心業務的市場指數的按期租合約對等基準的收入。

我們能夠透過營運活動把握船運週期賺取利潤，與核心業務相輔相成。

我們簽訂一年或以上的貨運合約以管理租金波動的部分風險。我們持續致力發展本集團具備強大競爭優勢的小靈便型及超靈便型乾散貨船業務。

通過善用科技來管理遠期船隊及貨物風險、優化停港作業及監察營運及財務表現。

對於波動的燃料開支，我們於長期貨運合約中訂明燃料價格調整條款，將燃料開支轉移予客戶。另以燃料掉期合約或遠期價格協議作為對沖工具。

我們亦能夠利用燃料掉期合約，就部分已裝配硫淨化器的超靈便型乾散貨船的部分估計燃料耗用量，鎖定現行遠期高低硫燃料價差。

定期監察政治局勢發展，跟進制裁及環境規例的發展，以確保合規。

↔ 第97頁 財務報表附註15

有關我們運用衍生金融工具的衍生資產及負債

本集團根據相關市場資訊及對貨船於未來的租金和剩餘價值的估計，定期評估貨船的投資及撤離的可能性。我們因應船運週期靈活採納自有貨船或租賃策略，並採用以下措施積極尋求船隊的增長及其革新：

- 購置日本船廠建造或設計的現代化及船齡較輕的二手貨船，或能夠以兩種燃料運行且能夠升級至以零排放新燃料運行的新建造貨船；
- 持續處置較舊及較小型的貨船；
- 在我們的收購貨船盡職審查過程中，評估環境關鍵績效指標，例如EEXI和AER；
- 密切關注未來零排放貨船的發展；及
- 租入由優質船東擁有的貨船。

我們的技術團隊及船員根據國際安全管理規則認可的「太平洋航運管理制度」營運及保養貨船，以確保服務安全可靠。



2. 培育人才

第34-36頁 履行我們的策略

風險／影響

繼任風險

不完善的接班規劃可能延長物色繼任人的時間，妨礙策略勢頭及業務發展，並可能打擊持份者對本集團的信心。

風險水平較去年變化：➡

有關僱員的招聘、參與及挽留的風險

僱員是一家企業成功的要素，因此我們能否實現願景取決於我們岸上及船員的質素。主要職員的流失或未能招納、培訓或挽留員工，可能影響我們擴展業務及達成長遠目標的能力。

由於海上工作的性質，在海上工作對身體及情緒的要求頗高，其對我們船員的身心健康所帶來的挑戰可能會影響我們的營運安全。

風險水平較去年變化：⬆

緩解措施

本集團的專責人力資源部門，負責監察組織架構設計、人才管理、招聘及薪酬待遇。本集團亦會定期檢討高級管理人員的接班規劃。

提名委員會密切監察董事會的接班規劃程序，以確保董事會能持續運作及成員的多元化。

本集團已實行措施促進工作靈活性及對員工出行提供支援。

本集團具有明確的願景、使命及業務原則，確保董事會、管理層及員工的任何繼任人選都符合資格引領本集團的業務發展。

本集團的人力資源部門及船員部門循以下途徑招聘岸上及船上員工，並培養和提高他們的參與度：

- 與能代表航運業內廣泛層面的人才保持聯絡，以及從不同國家招募船員；
- 定期檢討薪酬架構，確保其足以吸引及挽留人才及具競爭力；
- 展開員工參與度問卷調查，以提高員工參與；
- 為岸上及船上員工提供定期培訓，確保他們有能力履行職責，亦有助提高他們的工作成就感；
- 實行年度員工表現評審制度、獎勵計劃及其他措施，以鼓勵及挽留員工，並提升員工參與度；
- 為因新型冠狀病毒疫情的嚴格隔離和出入境限制而與家人分離的員工提供靈活安排；
- 為船員提供全天候的醫療及專家意見；及
- 為位於全球各地的所有員工提供健康身心計劃，包括提供諮詢服務和健康工作坊。

ESG 可持續發展報告 第28-43頁
對員工的責任

3. 深化關係

第34-36頁 履行我們的策略

風險／影響

信貸及交易對手風險 ^A

交易對手違約或未有履行其合約責任可能導致本集團蒙受財務損失。

交易對手包括：

- 我們的貨運客戶；
- 船東；
- 造船廠、貨船賣家及買家；
- 供應商；
- 衍生工具交易對手；及
- 銀行及金融機構。

風險水平較去年變化：↑

客戶滿意度及聲譽風險

服務不周或會損害品牌地位及聲譽，因而可能削弱我們獲取客戶、貨運、優質貨船、資金及人才的能力。

風險水平較去年變化：➡

銀行關係風險

欠佳的貸款管理及銀行關係或會限制我們獲取資金的能力。

風險水平較去年變化：➡

緩解措施

本集團的全球辦事處網絡讓我們能加深對交易對手的了解。我們採取下列措施限制信貸風險：

- 與來自不同行業並備有優良過往記錄及良好信貸評級的對手進行交易；
- 積極評估交易對手的信譽；
- 成立盡職審查團隊，以對新交易對手進行盡職審查；
- 運用獨立第三方的風險情報工具及我們自行開發的平台對所有新交易對手進行制裁篩查，並對活躍的交易對手進行自動化的每日篩查，以檢查所有交易對手有否列入國際制裁名單之內，確保本集團遵守國際制裁法例；
- 定期與交易對手溝通以掌握其最新財務狀況；及
- 要求造船廠提供退款保證。

第101頁 財務報表附註16

應收貿易賬款及其他應收款項

本集團的全球辦事處網絡讓我們能與客戶更直接及緊密聯繫，更可經常與客戶交流，更清楚瞭解他們的需要及提供地區化的客戶服務。

我們大型而統一的船隊，配合全面的內部技術營運部門，使我們能提供優質及可靠的服務。

我們藉著意見調查和定期的電話聯絡或探訪，與客戶交流並收集反饋，以進一步提高客戶的滿意度。

本集團擁有專責的企業融資部門，透過與全球多家信譽良好的銀行的高級管理層進行定期聯絡以建立及維持關係。

4. 維護健康及安全

第34-36頁 履行我們的策略

風險／影響

健康及安全風險

安全保養及營運標準不足、海盜活動及其他意外原因，均可能會導致人命傷亡、第三方及自有財產或貨船嚴重損毀，影響利潤及本集團於船員、客戶及其他持份者中的聲譽。

風險水平較去年變化： ➡

保險風險

貨船事故可能危害船員的生命，對我們的品牌優勢及聲譽造成不利影響，並導致服務中斷及產生重大開支。

風險水平較去年變化： ➡

緩解措施

我們致力透過完善的岸上及海上管理制度 — 太平洋航運管理制度 — 安全地營運貨船。太平洋航運管理制度乃定期檢討及更新，並藉著周詳的風險評估以及全面的培訓、完善的維修保養計劃、及創新舉措而獲進一步加強，確保貨船的質素良好及能夠全面安全航行。

我們出色的安全記錄及近年屢獲安全相關的獎項，印證我們對安全的高質量關注和高度重視。

我們船上留有大量高級人員和足夠的船員，以確保船員中擁有豐富的工作經驗和良好的作息。我們專注於通過提供全方位的支援(包括利用最新的遙距醫療支援服務所提供的身心健康支援)，以提高船員在船上的健康、安全及福祉。

我們為船員提供培訓及發展，採用精心設計及系統化的方法，提高船員及船隊的整體健康及安全。

ESG 可持續發展報告 第32-35頁
對員工的責任
安全、健康及福祉

儘管我們盡力確保營運安全，但亦難免發生事故。因此，我們為自有船隊及租賃貨船購買保障全面而價格合理的海事保險產品，保險範圍包括船體及機器、戰爭風險、保障及賠償保證、租金損失、如被檢獲毒品而造成的損失、逾期費及抗辯保障。我們根據當時的資產價值、銀行貸款契諾及內部政策，定期評估保險範圍是否足夠，並作出有關調整。

5. 完善管理及管治常規

第34-36頁 履行我們的策略

風險／影響

資訊科技安全風險

我們的業務運作和岸上及海上的日常通訊，相當依賴資訊科技系統(包括雲端系統)。主要的資訊科技系統的故障、針對性的系統攻擊或保安系統的故障均可能導致通訊中斷、業務受干擾及潛在財務及／或聲譽損失。網絡安全風險或會對業務造成重大干擾。

風險水平較去年變化：↑

企業管治風險

企業管治措施不足可能影響我們於風險評估、決策及匯報程序的詳盡性、完整性及透明度，並且打擊持份者的信心。

風險水平較去年變化：➡

投資者關係風險

欠缺透明度或與外界沒有充份的溝通，可能會打擊持份者對本集團的信心。

風險水平較去年變化：➡

緩解措施

資訊科技督導委員會由行政總裁擔任主席，負責監察本集團的資訊科技政策及程序，並確保本集團的資訊科技策略符合我們的業務所需。

我們的資訊科技團隊與各業務部門緊密合作，制定合適及行之有效的資訊科技解決方案、支援服務，以及防禦性和突發性的措施。我們已建立業務連續性計劃系統及定期安排全公司進行演習及網上研討會，以模擬關鍵資訊系統停頓的情境。

我們把系統遷移至信譽良好的雲端服務，顯著加強本集團的數據安全，並降低發生網絡事故的可能性。我們定期評估雲端服務供應商的內部監控，確保他們在編制中訂有控制措施以保護系統和數據。我們亦核實他們是否通過國際審計標準並獲得獨立認證，使符合行業標準和我們的內部政策。此外，我們亦投保商業罪案保險，以進一步保障旗下業務免受網絡罪案造成的經濟損失。

本集團定期對貨船的硬件及系統進行檢查，以提升系統的效能及安全性。

本集團致力制定完善的企業管治架構，以滿足業務及持份者的要求。審核委員會、風險管理委員會及可持續發展管理委員會積極地確保本集團於整個企業管治、風險管理框架及可持續發展策略下有效運作。

本集團已制定適當的內部程序，以監察適用法律及法規的變動，確保符合所有業務的當地和國際相關的法例及規例，包括國際海事組織頒布(並由其成員國執行)的監管條例，以及國際制裁法例。我們對反賄賂常規及高標準企業管治的承諾已獲反賄賂標準制定組織TRACE認證，並已成為海事反貪腐網絡(Maritime Anti-Corruption Network)的會員。

我們亦為岸上員工及船員定期安排反賄賂培訓。

董事會及相關僱員定期接受管治培訓，以確保本集團達至高水平的企業管治。

第42頁 企業管治

本集團設有專責的投資者關係部門，並已制定披露資料及與公眾溝通的政策與指引。

除了刊發財務報告或季度業績公布，我們依照《企業管治守則》項下的最佳常規指引，向公眾報告本集團及市場的重大發展。我們亦會透過網站定期更新最新的公司消息及財務資料。

第74頁 投資者關係

6. 保護環境

第34-36頁 履行我們的策略

風險／影響

環境及減碳風險

任何不符合排放及其他環境法規和標準均可能導致財務損失，亦會對我們的品牌造成重大損害，因而阻礙我們業務長遠的持續發展。

國際海事組織為確保現有船舶碳效能每年均有改進而實行的EEXI和CII法規已自2023年1月起生效。

歐盟就把航運業納入歐盟排放交易體系(EU ETS)所作的決定將自2024年1月起生效。

《聯合國氣候變化框架公約》第26屆締約方會議提倡的2050年實現航運業淨零排放的目標，意味我們須持續降低現有常規貨船的碳排放密度。此外，我們亦需以我們所在行業板塊尚未面世、完全新創的零排放貨船，取代現有常規燃料貨船，對航運業帶來重大的挑戰。

風險水平較去年變化：↑



可持續發展報告 第20-22頁
為減碳法規做足準備

緩解措施

由行政總裁出任主席的可持續發展管理委員會監督及執行本集團的可持續發展策略及投資決策，並提出有意義的可持續發展建議。委員會亦確保本集團嚴守所有適用的法例及法規、董事會的充分參與、妥善的披露，並制訂出有關關鍵績效指標的目標以爭取更佳表現。

我們擁有多個專家團隊（特別是有關減碳、技術、數碼化、租賃、營運、資產管理及可持續發展方面），在管理層、可持續發展管理委員會和審核委員會的支援及監督下，合作緩解減碳所帶來的風險及利用減碳創造機遇。

本集團持續評估並採納新技術和營運措施，以提升船隊的燃料效能及為轉型做好準備。我們不斷革新船隊，力求增添船齡更輕、更大型及設計更具燃料效益的貨船。

我們只會訂購能夠以低碳燃料運行的新建貨船。我們正與一流的行業夥伴合作，以就我們預期將成為我們首艘能夠使用綠色甲醇或燃油的雙燃料貨船，開發高效的設計。

我們作為「零排放聯盟」(Getting to Zero Coalition)的成員，致力與業界探索減碳的方法。我們亦已與中電控股有限公司(中電)合作開展《太平洋航運碳中和航程計劃》，通過利用由中電在亞洲的風力及太陽能發電場所產生的碳信用額，自願抵銷我們的全球岸上營運所產生的碳排放，且更為有意透過此計劃實現碳中和航運的太平洋航運客戶提供此自願抵銷航程排放的選項。

我們所有貨船均符合國際海事組織及美國沿海州份的規例，包括壓倉水管理公約、2020年全球硫排放上限、歐盟有關二氧化碳的監督、報告及核查條例等。我們繼續積極探索可行的創新技術和替代燃料，力求於2050年實現淨零排放航運。


我們積極宣揚安全文化，當中包括於船上每項重大的工作進行安全風險評估。我們安排培訓，致力消除意外事故的風險，因而減低與污染相關的懲罰、開支及聲譽之損害。我們透過知名的船東互保協會，在保障與賠償責任保險(P&I)加購環境污染責任保險，為環境風險提供保障。

7. 提高效率及控制成本 第34-36頁 履行我們的策略

風險／影響


營運效率風險

欠佳的內部系統、流程、溝通和管理可能會對我們的業務造成不利影響，並削弱我們的營運效率。

風險水平較去年變化： 

成本管理風險

未能有效地和合理地管理成本可能會導致經濟損失、資源錯配、安全問題、業務中斷、客戶不滿、供應商流失或商機損失。

風險水平較去年變化： 

緩解措施

本集團採用自上而下的方針，確保向所有員工傳達我們的績效和策略目標（包括效率目標），當中包括與全體員工舉行會議，透過內聯網及季節性團隊建立活動發放集團資訊。我們亦建立清晰而穩固的組織架構，以支持我們的業務需要。

其他提振營運效率的關鍵措施包括：

- 審視和提升資訊科技系統以加快本集團的數碼化及流程自動化進度，評估和採購新軟件及數碼應用程式、應用程式和硬件，以確保符合業務環境和要求，並有效地把系統整合，應用於我們的業務營運上；
- 紀錄適當的業務政策和程序，以確保流程的一致性和最佳常規；
- 進行適當的審查供應商程序，以確保供應商提供穩定和可持續供應的服務和物品；及
- 在適當情況下，外判若干營運職能予第三方供應商，使我們更有效地部署內部的資源。

由業務部門進行積極的資源規劃和成本估算，以擴展工作範疇及評估商業機會。在不影響持份者的滿意度、企業聲譽及營運安全的情況下，我們執行與策略一致的成本管理措施，以提升業務效率和降低開支。

各業務部門均設有審批機制，以確保開支經過授權人員審核和批准。


董事會和管理層審查每月的管理報告，當中包含其成本和與預算的偏差，以確保本集團的表現。定期監控資源規劃和開支跟估算的差異，以有效地優化業務績效和成本效益。

8.提升公司架構及財政實力 第34-36頁 履行我們的策略

風險／影響

流動資金風險

財務資源(如銀行借貸融資)不足可影響本集團履行到期付款責任的能力。

風險水平較去年變化：

緩解措施

本集團的企業融資部門會積極地管理本集團的現金及借貸，以確保：

- 具備足夠資金應付現時及將來的財務承擔；
- 於不同階段的船運週期中維持適當的流動資金水平；
- 遵守與借貸及可換股債券相關的契諾；及
- 與合作銀行定期進行具透明度的溝通。

 第111頁 財務報表附註27

財務負債概要

 第28頁 現金及借貸

資本管理風險

倘若我們的財務管理能力及資本不足，可能會影響：

- 我們持續經營業務的能力；
- 我們為股東爭取合理回報的能力；及
- 其他持份者支持本集團的能力及意願。

利率波動和匯率波動使融資成本不確性增加，造成財務影響。

風險水平較去年變化：

 第53頁 我們的主要風險
深化關係

為求達到最理想的資本結構，本集團會就以下各項進行定期檢討：

- 未來的資本需求及資本效率；
- 當時及預期的盈利能力；
- 預期經營業務產生的現金流；及
- 預期資本開支及預期策略性投資機會。

我們的股息政策為派發不少於全年淨溢利的50% (不包括出售收益)，餘下溢利留作未來之資本。

由於我們行業普遍使用美元，我們的匯率風險有限。

通過簽訂利率掉期合約，減低利率風險。我們的董事會嚴密地監管借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率及借貸淨額相對股東權益比率。

 第3頁 財務摘要

 第97頁 財務報表附註15

有關我們運用衍生金融工具的衍生資產及負債

其他資料

處理內幕消息

本集團採納以下程序及內部監控措施處理及發布內幕消息：

- 處理事務時我們會充分考慮上市規則項下的披露規定及證券及期貨事務監察委員會頒布的「內幕消息披露指引」
- 本集團的公司通訊政策管理本公司與第三方的通訊，特別是回應外界對本集團事務查詢的程序，使特定人員獲得有關授權
- 透過財務報告、公布及其網站等途徑，向公眾廣泛及非獨家地披露資料，以實施及披露其公平披露政策
- 已在其操守守則內訂明嚴禁未經授權使用機密或內幕消息

董事－薪酬及股份擁有權

有關董事的薪酬及股份擁有權詳情載於本年報的「薪酬報告」及「董事會報告」。

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，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。


核數師酬金

已付本集團外聘核數師有關其於截至2022年12月31日止年度提供服務的酬金如下：

核數	非核數	千美元 總計
872	43	915

我們的股東

有關股東類別及股權的詳情可參閱本年報第77頁。

 **第72頁 董事會報告**
主要股東於本公司股份及
相關股份的權益及淡倉

 **第77頁 投資者關係**
我們的股東

股東通訊政策

本公司已制訂股東通訊政策，以便股東行使知情權及促進股東及投資大眾與本公司積極交流。股東通訊政策詳情可登入本公司網站閱覽。年內，董事會對股東通訊政策及相關框架的實施和有效性進行審視。有關審視從三個廣義角度進行，分別為(i)與股東通訊方式及可供股東聯繫本公司的渠道方面的具體政策；(ii)本公司向股東適當發放資訊以確保他們正確了解本公司採取的行動或本公司的其他有用資訊而制定的內部程序；及(iii)能否與股東雙向對話及對話的質素，例如由本公司指定投資者關係人員或董事主持投資者會議。董事會從獲得的資料得悉上述各項於本年度已妥善制定或執行。此外，本公司設有指定的投資者關係及公司秘書職能部門，配有適當的合資格人員，負責(其中包括)與股東通訊及確保遵守相關的披露法規。該等職能部門已妥為建立，並由行政總裁及董事會密切監督。考慮到上述情況，董事會認為，目前的股東通訊政策已適當實施並保持有效。

股東大會

於報告年度內，本公司舉行了一次股東大會。

股東週年大會於2022年4月19日舉行，會上通過及批准以下決議案：

- 省覽及採納截至2021年12月31日止年度的經審核財務報表以及董事會與核數師報告；
- 宣派截至2021年12月31日止年度的末期股息；
- 重選董事；
- 授權董事會釐定董事薪酬；
- 續聘羅兵咸永道會計師事務所為截至2022年12月31日止年度的核數師，並授權董事會釐定其酬金；
- 授出發行股份的一般授權；及
- 授出購回股份的一般授權。

所有於股東週年大會上提交的決議案均以投票表決方式通過。



www.pacificbasin.com

投資者 > 最新消息：委任代表表格

傳媒 > 常見問題：有關股東大會及股東的問題

股東權利

下列每項程序均遵守本公司章程附則、百慕達1981年公司法及適用法律及法規。

1. 股東於股東大會上提出議案的程序，但不包括提名人士參選董事的議案

- (i)於股東大會上持有不少於二十分之一全體股東投票權的股東；或(ii)不少於100名股東，可向本公司提交於公司股東週年大會(「股東週年大會」)上動議決議案的書面要求；或就於特定股東大會提呈的任何決議案所述事項或將予處理的事務以不超過1,000字的書面陳述。
- 如屬要求發出決議案通知的要求，由提呈議案的股東簽署的書面要求／陳述須於股東週年大會不少於六個星期前寄予本公司註冊辦事處**及其主要辦事處**，註明公司秘書為收件人，或如屬其他要求，須於股東大會不少於一個星期前送達。
- 倘書面要求適當，公司秘書將要求董事會(i)把該決議案納入股東週年大會議程；或(ii)就股東大會發布該書面陳述。惟有關股東需已存入一筆董事會認為足以應付本公司為落實有關要求之費用的合理的款項。

2. 股東提名人士參選董事的程序

- 合資格出席並有權在處理董事委任／選舉而召開的股東大會上投票的股東可寄發書面通知予本公司主要辦事處**，註明公司秘書為收件人，提名一位人士(該股東除外)於該大會上參選董事。
- 書面通知須由相關股東簽署，並根據上市規則要求陳述提議參選董事人士的全名及履歷詳情，以及該名人士表明參選意願並已簽署的書面通知寄予本公司主要辦事處**，註明公司秘書為收件人。
- 遞交有關書面通知的期限由寄發股東大會通告日開始，並於不遲於相關股東大會日期前7日結束。倘股東大會召開前少於15個營業日才收到有關通告，本公司或會適當地考慮押後股東大會。



第121頁 公司資料

包括本公司的註冊辦事處及主要辦事處

3. 股東召開股東特別大會的程序（「股東特別大會」）

- 持有不少於本公司已繳足股本十分之一及有權於股東大會上投票的股東，可向本公司遞交已簽署的書面通知要求董事會召開股東特別大會以處理指明事務，並說明該股東大會的目的及寄予本公司註冊辦事處**及主要辦事處**，註明公司秘書為收件人；而有關大會須於收到上述要求後兩個月內舉行。
- 倘要求適當，本公司秘書將要求董事會根據適用的法律及法規要求召開股東特別大會。

倘對上述內容有任何疑問，請以書面形式寄予主要辦事處**或發電子郵件至 companysecretary@pacificbasin.com 向公司秘書提出。

**  **第121頁 公司資料**
包括本公司的註冊辦事處及主要辦事處

2023年擬訂財務日誌

2月23日	2022年全年業績公布
3月14日	2022年報
4月17日	2023年第一季度交易活動公告
4月13日至18日	暫停辦理股份過戶登記手續以釐定出席股東週年大會及於會上投票的資格
4月18日	股東週年大會
<i>適用於派付(如有)2022年末期股息：</i>	
4月24日	買賣附帶2022年末期股息權利的股份的最後一日
4月25日	除息日
4月26日	截止遞交附帶2022年末期股息的過戶文件
4月27日	2022年末期股息登記日期及股份過戶登記處暫停辦理股份過戶登記手續
5月9日	2022年末期股息派付日期
7月31日	2023年中期業績公布
<i>適用於派付(如有)2023年中期股息：</i>	
8月10日	買賣附帶2023年中期股息權利的股份的最後一日
8月11日	除息日
8月14日	截止遞交附帶2023年中期股息的過戶文件
8月15日	2023年中期股息登記日期及股份過戶登記處暫停辦理股份過戶登記手續
8月25日	2023年中期股息派付日期
10月12日	2023年第三季度交易活動公告

暫停辦理股份過戶登記

如建議的末期股息獲股東於2023年股東週年大會上通過，本公司之股東登記冊將於2023年4月27日當日暫停辦理股份過戶登記手續。為符合收取末期股息的資格，本公司股東應確保所有填妥之過戶文件連同相關股票須於2023年4月26日下午四時三十分前送達本公司之香港股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司，辦理過戶登記手續，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室。末期股息之除息日將為2023年4月25日。

董事

董事會由九名董事組成，他們互補的專業知識，對所負責的投資及管理方案的共同承諾，充分地為我們多元化的股東及其他持份者帶來整體利益

執行董事



唐寶麟

主席
(67歲)

唐先生於2006年加入太平洋航運出任獨立非執行董事，並於2008年獲委任為主席及執行董事。此前，他於太古集團效力30年，曾擔任多個高級管理職位。他曾出任太古於香港上市的太古股份有限公司、國泰航空有限公司及香港飛機工程有限公司的主席，並於2011年2月至2017年10月期間在早前於倫敦交易所另類投資市場上市的Greka Drilling Limited及於2006年7月至2018年7月期間於倫敦上市的G3 Exploration Limited擔任非執行董事。

學歷及資格：
畢業於劍橋大學，持有經濟學文學碩士學位

任期：
於2006年5月獲委任為獨立非執行董事

於2008年1月獲委任為主席，並於同年7月獲委任為執行董事

將於2023年股東週年大會退任

外部委任：
於香港上市的九龍倉集團有限公司擔任獨立非執行董事

委員會成員資格：
執行委員會



Martin Fruergaard

行政總裁
(55歲)

Fruergaard先生於2021年7月加入太平洋航運，出任執行董事。他之前在哥本哈根和休斯頓的A.P.穆勒-馬士基集團任職26年，1989年首先在馬士基油輪公司(Maersk Tankers)任職，隨後在該集團的氣體運輸船業務工作至1995年，之後擔任管理和領導職務，包括馬士基乾散貨船公司(Maersk Bulk Carriers)的高級總監、馬士基油輪公司(Maersk Tankers)的高級副總裁以及馬士基鑽井公司(Maersk Drilling)的商務總監。於2015年至2021年6月，他擔任油輪船東和營運商Ultragas的行政總裁。

學歷及資格：
國際管理學院的高級管理人員工商管理碩士學位

國際管理學院及哈佛商學院的多項管理課程
哈佛商學院高級管理專業課程

任期：
於2021年7月獲委任為執行董事，任期為三年（於2022年股東週年大會獲重選連任）

外部委任：
香港船東會執行委員會成員

委員會成員資格：
執行委員會主席



Peter Schulz

首席財務總監
(50歲)

Schulz先生於2017年8月加入太平洋航運，出任本集團首席財務總監，並於2018年7月30日獲委任為執行董事。他負責本集團的財務及會計、投資者關係、風險管理、企業管治及合規事務。他擁有銀行業背景，並自1996年至2012年在斯德哥爾摩、倫敦及香港出任不同的併購和企業融資職位，曾於SEB、Dresdner Kleinwort、荷蘭銀行／蘇格蘭皇家銀行及加拿大皇家銀行任職。Schulz先生於加入太平洋航運之前的職位為於新加坡的成品油船公司BW Pacific Limited擔任財務總監。

學歷及資格：
畢業於斯德哥爾摩經濟學院，並取得經濟學和工商管理碩士學位

Erasmus大學鹿特丹管理學院的國際營銷和國際商務

任期：
於2018年7月獲委任為執行董事

於2023年3月31日離任

外部委任：
無

委員會成員資格：
執行委員會

獨立非執行董事及非執行董事



**Robert
Charles Nicholson**

獨立非執行董事
(67歲)

Nicholson先生曾任齊伯禮律師行的高級合夥人，其後出任電訊盈科有限公司董事會的高級顧問。他於2003年6月加入香港上市的第一太平有限公司董事會，並於同年11月至2018年12月期間擔任執行董事。他亦曾於第一太平的附屬公司、聯營公司及聯屬公司出任董事，包括Philex Mining Corporation、Metro Pacific Investments Corporation及PXP Energy Corporation，及曾於印尼上市的PT Indofood Sukses Makmur Tbk擔任專員。他曾於香港上市的利福地產發展有限公司擔任獨立非執行董事。

學歷及資格：
畢業於肯特大學

持有英格蘭及威爾斯及香港的律師資格

任期：
於2004年3月獲委任為獨立非執行董事

將於2023年股東週年大會退任

外部委任：
無

委員會成員資格：
薪酬委員會及提名委員會主席

審核委員會



**Irene
Waage Basili**

獨立非執行董事
(55歲)

Basili女士曾在航運業包括Western Bulk Carriers Holding ASA擔任多個管理職務。她自1999年至2007年於Wallenius Wilhelmsen Logistics任職，歷任不同職位，包括於2004年出任商務總監。從2007年至2011年，她於Petroleum Geo Services收購她當時就任行政總裁的Arrow Seismic ASA後出任海運業務部副總裁。她亦由2008年12月至2014年5月於Odfjell SE擔任董事、於2011年3月至2017年4月期間擔任GC Rieber Shipping的行政總裁、於2011年5月至2019年5月期間擔任Kongsberg Gruppen ASA董事兼副主席以及於2016年5月至2020年5月期間擔任Wilh. Wilhelmsen Holding ASA的董事（所有公司均於奧斯陸證券交易所上市）。

學歷及資格：
畢業於波士頓大學，持有工商管理學士學位

任期：
於2014年5月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2023年股東週年大會屆滿

外部委任：
Shearwater Geoservices的行政總裁

委員會成員資格：
薪酬委員會

提名委員會（直至2022年4月19日）



**Stanley
Hutter Ryan**

獨立非執行董事
(61歲)

Ryan先生曾於Cargill, Inc.服務25年，於全球的行政及一般管理層擔任Cargill油籽業務以及委內瑞拉及巴西精煉油業務的總經理。他為Cargill北美調味品、醬料及食用油業務的總裁，以及Cargill於歐洲的精煉油業務及於澳大利亞的食品配料業務之董事總經理。Ryan先生擔任Cargill農產品供應鏈業務的全球聯席領導及其全球企業中心的成員。他於2014年10月至2016年6月期間擔任Eagle Bulk Shipping Inc.的獨立董事，並於2015年3月至9月擔任Eagle Bulk的臨時行政總裁。他亦於2016年2月至2022年3月擔任Darigold, Inc.的行政總裁兼主席。

學歷及資格：
畢業於聖母院大學，持有經濟學及電腦應用學士學位

畢業於芝加哥大學，持有工商管理碩士及國際關係文學碩士學位

任期：
於2016年7月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2024年股東週年大會屆滿

獲委任為董事會主席，自2023年4月18日起生效

外部委任：
於麥肯錫擔任高級顧問

委員會成員資格：
薪酬委員會

提名委員會（直至2022年4月19日）



**Kirsi
Kyllikki Tikka**

獨立非執行董事
(66歲)

Tikka博士於2001年至2019年期間於American Bureau of Shipping (「ABS」)任職18年，最初出任副經理（工程），其後擔任各類專門及領導職務，包括全球技術的業務發展及特殊項目副經理（2005年至2011年）；全球業務部的副經理及總工程師（2011年至2012年）；ABS歐洲的總經理兼營運總監（2012年至2016年）；全球海事部的執行副總經理（2016年至2018年）；及執行副總經理兼高級海事顧問（2018年至2019年）。未加入ABS前，Tikka博士於紐約的Webb Institute擔任船舶工程教授（1996年至2001年），亦曾出任Wartsila Shipyards及Chevron Shipping的船舶工程師、營運規劃及分析師。

學歷及資格：
畢業於柏克萊加州大學，持有船舶工程與離岸工程博士學位

赫爾辛基理工大學機械工程、固體力學及船舶工程碩士學位

哈佛商學院管理發展行政人員培訓課程

任期：
於2019年9月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2025年股東週年大會屆滿

外部委任：
紐約上市公司Ardmore Shipping Corporation的獨立非執行董事

委員會成員資格：
審核委員會

提名委員會（自2022年4月19日起）



莊偉林

獨立非執行董事
(64歲)

莊偉林先生於2008年至2021年的13年間擔任香港交易及結算所有限公司的獨立非執行董事及其董事會風險委員會主席及數個董事會管治委員會的成員。他曾任SAIL Advisors Limited的行政總裁(2011年至2018年)；Search Investment Group (兆亞投資集團)的高級董事總經理(2012年至2018年)、首席財務總監(2007年至2018年)及董事總經理(2007年至2011年)；摩根士丹利添惠亞洲的董事總經理兼基礎設施及營運風險主管(1998年至2007年)；西敏證券亞洲集團的營運總裁(1994年至1998年)；倫敦NatWest Investment Services的董事總經理(1992年至1994年)；及納斯達克指數上市公司Provident Acquisition Corp.的獨立非執行董事(2021年至2022年)。

學歷及資格：

畢業於英國Heriot-Watt University，持有文學士學位

蘇格蘭特許會計師公會的特許會計師及會員
英國特許證券及投資協會的資深會士
香港證券及投資學會的傑出資深會員
香港管理專業學會的會員

任期：

於2020年11月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2023年11月屆滿

外部委任：

UK Tote Group Limited的非執行主席

委員會成員資格：

審核委員會主席



張日奇

非執行董事
(51歲)

張先生自1994年起於年利達律師事務所倫敦分行開展其律師職業生涯，並於1999年調至其香港辦事處，專門負責企業融資、香港聯交所上市及監管事務以及併購事宜。於2005年，他加入設於香港的張葉司徒陳律師事務所為合夥人，並擔任其中環分行之主管。他就企業、商業、資本市場、監管和僱傭等廣泛事宜為眾多客戶提供法律意見。同時，他在管治和合規事宜方面經驗豐富。

學歷及資格：

畢業於倫敦國王學院，持有法學學士學位

英格蘭及威爾斯以及香港律師資格

任期：

於2022年1月獲委任為非執行董事，任期為三年(於2022年股東週年大會獲重選連任)

外部委任：

無

委員會成員資格：

審核委員會、薪酬委員會及提名委員會

薪酬報告

引言

本集團全體員工（包括執行董事及非執行董事）的薪酬政策及金額載列於本薪酬報告。第66至67頁的資料包括薪酬報告的經審核部分，並構成本集團財務報表的重要部分。本集團於2022年12月31日聘用合共373名（2021年：365名）岸上員工及於年內聘用約3,900名（2021年：4,600名）船員。

本集團的薪酬政策

董事會透過薪酬委員會，致力吸引及留住具有管理及發展業務所需技能、經驗及資格的員工。為達至此目的，我們提供具競爭力及符合市場慣例的薪酬待遇（包括花紅），以向員工作出與股東利益一致的表現獎勵。

在考慮是否作出薪酬調整及發放年終花紅時，董事會會考慮多項相關因素，如參考當時市況、當地市場慣例、同類公司支付的薪金、本公司現有僱員的薪金水平、職責及職務範圍，特別是僱員的個別表現及市場對其技能的需求。航運業務是一個具高度週期性的行業，採取直接的財務基準調整薪金及釐定花紅，可能會產生沒有意義及帶來潛在傷害的結果，因此是不恰當的做法。董事會在這方面致力於上述所有因素上取得平衡。

以有限制股份獎勵形式的酌情股權獎勵乃透過本公司的股份獎勵計劃提供，該計劃旨在提供執行董事及其他僱員一項與創造股東價值一致的長期性獎勵，作為對他們為本集團所作出的貢獻的鼓勵或獎勵。每年授出的股份獎勵數目乃根據個別合資格參與者的表現、職務及責任，並須由薪酬委員會批准。

本集團主要的退休福利計劃為根據《強制性公積金計劃條例》安排所有按《香港僱傭條例》聘用的僱員參與的強制性公積金計劃，此乃一項界定供款計劃。其他地區則提供符合當地法規的退休金供款。薪酬的主要元素載列如下：

薪酬的主要元素	執行董事及全體員工	非執行董事
固定基本薪金	於評核薪金時會考慮當時市況及當地市場慣例，以及個別員工的職務、職責、經驗、責任及工作表現。薪金每年予以檢討	無
年度酌情現金花紅	酌情現金花紅乃根據個別員工及本集團的整體表現釐定。執行董事及若干高薪員工的花紅由薪酬委員會評核，而所有其他員工的花紅則由行政總裁評核。執行董事及其他員工的花紅一般不會超過其12個月的薪金	無
長期性股權獎勵	股份獎勵乃根據合資格參與者的表現、職務及責任釐定。獎勵一般於三年間每年歸屬。薪酬委員會每年會考慮應否向現有獎勵承受人授出新獎勵以維持獎勵期，因此而授出之新獎勵將於第三年完結時歸屬	無
退休福利	退休福利符合地方法例及市場慣例	無
固定年度董事袍金	無	符合市場慣例

截至2022年及2021年12月31日止年度的薪酬 **A**

	董事袍金 千美元	薪金 千美元	花紅 千美元	退休金 ⁶ 千美元	應付總額 千美元	以股權 支付的補償 ⁷ 千美元	應付及 已計入財務 報表的總額 千美元
2022年12月31日止年度							
執行董事							
唐寶麟	-	402	406	2	810	264	1,074
Martin Fruergaard	-	919	1,075	2	1,996	947	2,943
Peter Schulz	-	556	373	2	931	358	1,289
	-	1,877	1,854	6	3,737	1,569	5,306
獨立非執行董事							
Robert C. Nicholson	109	-	-	-	109	-	109
Irene Waage Basili	102	-	-	-	102	-	102
Stanley H. Ryan	102	-	-	-	102	-	102
Kirsi K. Tikka	110	-	-	-	110	-	110
莊偉林	123	-	-	-	123	-	123
Patrick B. Paul ¹	31	-	-	-	31	-	31
Alasdair G. Morrison ¹	31	-	-	-	31	-	31
非執行董事							
張日奇 ²	109	-	-	-	109	-	109
	717	-	-	-	717	-	717
董事薪酬總額	717	1,877	1,854	6	4,454	1,569	6,023
其他僱員	-	186,934 ⁵	22,508	4,691	214,133	5,288	219,421
薪酬總額	717	188,811	24,362	4,697	218,587	6,857	225,444
2021年12月31日止年度							
執行董事							
唐寶麟	-	395	262	2	659	257	916
Martin Fruergaard ³	-	472	376	1	849	660	1,509
Peter Schulz	-	533	530	2	1,065	329	1,394
Mats H. Berglund ⁴	-	672	600	2	1,274	795	2,069
	-	2,072	1,768	7	3,847	2,041	5,888
獨立非執行董事							
Patrick B. Paul	107	-	-	-	107	-	107
Robert C. Nicholson	109	-	-	-	109	-	109
Alasdair G. Morrison	103	-	-	-	103	-	103
Irene Waage Basili	103	-	-	-	103	-	103
Stanley H. Ryan	103	-	-	-	103	-	103
Kirsi K. Tikka	103	-	-	-	103	-	103
莊偉林	112	-	-	-	112	-	112
	740	-	-	-	740	-	740
董事薪酬總額	740	2,072	1,768	7	4,587	2,041	6,628
其他僱員	-	164,631 ⁵	20,100	4,869	189,600	4,120	193,720
薪酬總額	740	166,703	21,868	4,876	194,187	6,161	200,348

附註：

- (1) Paul先生及Morrison先生於2022年4月19日退任獨立非執行董事。
- (2) 張先生於2022年1月3日獲委任為非執行董事。
- (3) Fruergaard先生於2021年7月2日獲委任為行政總裁兼執行董事。
- (4) Berglund先生於2021年7月31日退任行政總裁兼執行董事。
- (5) 其他僱員薪金包括船員薪金及其他相關開支為150,000,000美元(2021年:128,900,000美元)，並在損益表中歸類為服務開支。
- (6) 年內共約有47,500美元(2021年:52,000美元)根據強積金計劃被沒收的供款已用作扣減本集團的應付供款。於年底，並沒有被沒收的供款可供該用途。
- (7) 以股權支付的補償是根據股份獎勵在授出日的公平值在整個歸屬期內計入損益表的非現金開支(請參閱第67頁所載以股權支付的補償的會計政策)，不代表任何現金支付。



截至2022年12月31日止年度，本集團五名最高薪酬人士為三名執行董事及兩名僱員（2021年：三名執行董事及兩名僱員）。該等並非執行董事的最高薪酬人士的酬金及酬金範圍載列如下。

	2022年 千美元	2021年 千美元
薪金	752	760
花紅	1,029	843
退休金	221	244
應付總額	2,002	1,847
以股權支付的補償 ⁽¹⁾	324	355
應付及已計入財務報表的總額	2,326	2,202

酬金範圍	2022年	2021年
7,000,001港元至7,500,000港元	1	0
7,500,001港元至8,000,000港元	0	1
9,000,001港元至9,500,000港元	0	1
10,500,001港元至11,000,000港元	1	0

附註：

(1) 以股權支付的補償是根據股份獎勵在授出日的公平值在整個歸屬期內計入損益表的非現金開支，不代表任何現金支付。

年內，本集團並無向任何五名最高薪酬人士（包括三名董事及另外兩名僱員）或任何其他董事支付酬金作為吸引或獎勵他們加盟本集團，或作為離職的賠償。並無董事於年內放棄或同意放棄任何酬金。

僱員福利的會計政策 A

花紅

當有合約責任或因過往做法產生推定責任時，本集團就花紅確認負債及開支。

退休福利責任

強制性公積金計劃

本集團根據《強制性公積金計劃條例》安排所有按《香港僱傭條例》聘用的僱員參與強制性公積金計劃（「強積金計劃」）。強積金計劃乃一項界定供款計劃，其資產由獨立信託管理基金持有。

根據強積金計劃，僱主及僱員均須定期按僱員有關收入的5%作出強制性供款，有關收入每月上限為30,000港元。本集團亦作出額外自願供款。本集團的供款於產生時列作開支。若僱員於僱主自願供款全數歸屬前退出計劃，被沒收的供款將用作扣減本集團的應付供款。

其他界定供款計劃

本集團在香港以外地區亦設有多項根據當地法定要求的界定供款退休計劃。該等計劃的資產一般由獨立管理基金持有，一般由僱員及集團旗下有關公司作出供款。本集團對界定供款退休計劃的供款於產生時列作開支，而僱員於其僱主供款全數歸屬前退出計劃而被沒收的供款，將用作扣減本集團的應付供款。

以股權支付的補償

本集團設有一項以股權支付的補償計劃，該計劃以權益償付。有限制股份獎勵根據股份的公平值於損益表確認為開支，並相應計入儲備。開支總金額乃參照已授出之權益工具於授出時的公平值計算，當中不包括任何非市場歸屬條件（例如要求僱員於指定時期內仍為本集團的僱員）的影響。權益工具預期歸屬的數目考慮到非市場假設，包括對僱員於歸屬期內留職本集團的預期。開支的總金額於歸屬期內支銷。如有必要本公司會根據非市場歸屬條件，檢討其對權益工具預期歸屬的數目的估計，並於損益表內確認修訂原來估計的影響（倘有）及對權益作相應調整。

本公司向集團附屬公司的僱員授出以股權支付的補償被視為本公司對該等附屬公司的資本投入。獲得僱員服務的公平值經參考股份於授出日的公平值計量後在歸屬期內確認，作為對附屬公司投資的增加，並相應計入本公司賬目的權益中。就附屬公司而言，此公平值於損益表確認為開支，並相應計入儲備。

董事會報告

董事會謹此欣然提呈截至2022年12月31日止年度的董事會報告連同本公司及其附屬公司(統稱為「本集團」)的經審核財務報表。

主要業務、營運分析、業務回顧及財務概要

本公司的主要業務為投資控股，其主要附屬公司(詳情載於財務報表附註32)從事擁有及國際性營運現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船。此外，本集團透過其財務部門的活動對本集團的現金及存款進行管理及投資。

本集團截至2022年12月31日止年度的業務回顧載於本年報第4至31頁。本集團過去五個財政年度的業績、資產及負債概要載於本年報「集團財務概要」一節。截至2022年12月31日止年度，本集團在可持續發展方面所作出努力之簡介載於本年報「可持續發展摘要」一節，並有一份全面的2022年可持續發展報告刊載於我們的網站。

業績

本集團截至2022年12月31日止年度的業績載於第80頁的綜合損益表。

股息

董事會建議就截至2022年12月31日止年度派付每股合共26港仙末期股息(由基本股息每股17港仙及特別股息每股9港仙所構成)。此建議末期股息與於2022年7月28日宣派的中期股息每股52港仙合計為每股78港仙，約佔本集團截至2022年12月31日止年度淨溢利的75%，與本集團派付淨溢利至少50%的股息政策一致。

建議每股26港仙的末期股息將於2023年5月9日派付予於2023年4月27日名列本公司股東登記冊之股東，惟須在即將於2023年4月18日舉行之股東週年大會上獲得本公司股東通過。

 [第13頁 行政總裁報告](#)

可供分派儲備

如財務報表附註33(b)所載，根據百慕達1981年公司法計算，本公司於2022年12月31日的可供分派儲備為653,500,000美元。

捐款／贊助

本集團於年內所作出的慈善及其他捐款及贊助為312,000美元。

股本及優先購買權


本公司的股本變動載於財務報表附註23。

於報告年度，本公司共發行了448,519,751股普通股，其中(a) 14,412,000股股份於2022年3月發行，以履行2013年股份獎勵計劃項下本公司授出的有限制獎勵；(b) 425,987,441股轉換股份於2022年5月發行予該等接納了於2022年4月所推出的激勵性轉換要約的債券持有人，而該轉換要約乃就本集團於2019年12月發行的於2025年到期的年票息3.0%有擔保可換股債券(「該等債券」)而推出；及(c) 另外8,120,310股轉換股份於2022年7月發行予就該等債券行使了轉換權的債券持有人。

按本公司的章程附則，本公司並無制定優先購買權條文，而百慕達法例亦無限制該等權利。

可換股債券

於2022年12月31日，該等債券的餘下未贖回本金額為34,110,000美元。該等債券可按目前前的轉換價每股1.63港元轉換為本公司的普通股。

更多詳情載於財務報表附註21(b)。 

購買、出售或贖回證券

於2022年11月28日至12月12日期間，本集團按平均價164.7%購回該等債券的合共34,000,000美元本金額，這些債券隨後已被取消。有關購回所涉現金支出總額為56,200,000美元，其包含應計利息200,000美元。購回的目的是為了進一步優化本公司資本結構、通過削減借貸總額，從而去除資產負債表的槓桿效應，同時降低財務開支。該等債券的餘下未贖回本金額為34,110,000美元。

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

重大投資、收購及出售

年內，本集團並無任何重大投資、收購或出售附屬公司、相聯公司及合營公司。

2013年股份獎勵計劃(「股份獎勵計劃」)

董事會於2013年2月28日採納現行有十年有效期的股份獎勵計劃。此乃一個單項股份獎勵計劃，並不可授出認股權。

本公司可透過股份獎勵計劃授出股份獎勵或單位獎勵(「獎勵」)予合資格的參與者，主要為執行董事及僱員，作為對他們為本集團所作出的貢獻的鼓勵和獎勵。

股份獎勵計劃將於2023年2月28日到期屆滿。董事會已決定提出一項新的股份獎勵計劃(「2023年股份獎勵計劃」)，其條款及條件與現時的股份獎勵計劃大致相若，並作出了適當修訂以符合上市規則，以供本公司股東於2023年4月18日舉行的應屆股東週年大會批准及採納。

最高股份數目

本公司根據股份獎勵計劃，向股份獎勵計劃受託人就履行已授出的獎勵而可能或已發行或轉讓的股份總數合共不得超過於股份獎勵計劃年期內各個財政年度首日已發行股本的10%(相當2023年1月1日的526,121,102股股份)。根據股份獎勵計劃下尚未歸屬的有限制獎勵為78,811,000股，佔2023年2月23日本公司已發行股本的1.50%。

獎勵的歸屬

獎勵一般於三年內每年歸屬。薪酬委員會每年會酌情考慮應否向現有獎勵承受人授出新獎勵以維持獎勵期，因此而授出之新獎勵將於第三年完結時歸屬。

已授出的獎勵

截至2022年12月31日止年度，根據股份獎勵計劃授出的長期獎勵詳情以及尚未行使的獎勵的記錄及變動如下：

千股/千單位	首次獎勵日期	已獲授 總數	至今 已歸屬	未歸屬	未歸屬	年內 已授出 ¹	已歸屬 及/或 失效 ²	歸屬年份			年內授出之獎勵			
				於2022年 12月31日	於2022年 1月1日			2023年	2024年	2025年	已失效	歸屬年份		
								2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025年
董事														
唐寶麟	2008年8月5日	13,416	(9,982)	3,434	4,006	706	(1,278)	1,249	1,479	706	-	-	-	706
Martin Fruergaard	2021年8月2日	5,475	(1,694)	3,781	3,632	1,359	(1,210)	1,210	1,212	1,359	-	-	-	1,359
Peter Schulz	2017年8月21日	10,949	(6,299)	4,650	5,363	975	(1,688)	1,683	1,992	975	-	-	-	975
		29,840	(17,975)	11,865	13,001	3,040	(4,176)	4,142	4,683	3,040	-	-	-	3,040
其他僱員														
				57,371	65,810	15,776	(24,215)	20,137	24,485	12,749	605	1,211	1,211	12,749
				69,236	78,811	18,816	(28,391)	24,279	29,168	15,789	605	1,211	1,211	15,789

附註：

(1) 18,816,000股股份獎勵於2022年3月3日授出。本公司股份於緊接授出日期前的收市價，即2022年3月2日，為4.31港元。獎勵承受人毋須就接納股份獎勵支付任何款項。

(2) 除23,008,000股股份已根據年度歸屬時間表於2022年7月14日歸屬外，670,000股股份因兩名僱員辭職而失效及4,713,000股股份因三名僱員退休或提早退休而獲歸屬。

每名合資格參與者的獎勵上限

就任何特定合資格參與者而言，於任何時候獲授予的獎勵所涉及的股份最高數目，合共不得超過於本公司有關財政年度首日的已發行股本之1%。

將發行的新股份

除為本公司之關連人士在市場上購入獎勵外，董事會可動用獲股東授予的一般授權，配發及發行用作履行已授出獎勵的股份數目(如包含新股份)。於授出任何獎勵後，本公司將盡快向聯交所申請批准該等所發行的新股份之上市及買賣。

授出有限制獎勵的程序

董事會已訂立信託契據，以委任受託人管理股份獎勵計劃下的獎勵，並設立信託以持有本公司轉讓予受託人的資產(包括現金或股份)從而履行授出獎勵。按董事會的指示，受託人將根據股份獎勵計劃的規則按上市規則所訂定的相關基準價格，向本公司認購新股份或於市場上購入現有股份。股份獎勵計劃由薪酬委員會負責管理及監察，凡向任何合資格參與者授予獎勵，須先經其審視及批准。

董事

直至本年報日期之在任董事的資料如下：

	委任日期	任期
執行董事		
唐寶麟，主席	2006年5月17日	將於2023年股東週年大會退任
Martin Fruergaard，行政總裁	2021年7月2日	三年，直至2024年7月為止
Peter Schulz，首席財務總監	2018年7月30日	將於2023年3月31日離任
獨立非執行董事		
Robert C. Nicholson	2004年3月25日	將於2023年股東週年大會退任
Irene Waage Basili	2014年5月1日	三年，直至2023年股東週年大會為止
Stanley H. Ryan	2016年7月5日	三年，直至2024年股東週年大會為止
Kirsi K. Tikka	2019年9月2日	三年，直至2025年股東週年大會為止
莊偉林	2020年11月2日	三年，直至2023年11月為止
非執行董事		
張日奇	2022年1月3日	三年，直至2025年1月為止

附註：

根據本公司的章程附則第87(1)條，在每屆股東週年大會上，在任三分之一的董事須輪席退任，惟每名董事均須至少每三年退任一次。

唐寶麟先生、Robert Nicholson先生、莊偉林先生及Irene Waage Basili女士將根據本公司章程附則第87(1)及(2)條於2023年股東週年大會上輪值退任。除唐寶麟先生及Nicholson先生將於2023年股東週年大會上退任外，其他退任董事均符合資格並願意接受股東重選連任。

董事服務合約

擬於應屆2023年股東週年大會上膺選連任的董事均無與本公司簽訂任何於一年內不可予以終止而毋須支付賠償(法定賠償除外)的服務合約。

董事於交易、安排及合約中的重大利益

於年終或本年度任何期間，本公司或其附屬公司概無簽訂任何與本集團的業務有關而董事或與董事有關連的實體直接或間接擁有重大利益的重大交易、安排及合約。

董事賠償保證

根據本公司的章程附則，每名董事有權就執行或關於執行其職務時可能蒙受或承受的一切損失或法律責任(按公司條例(第622章)允許的範圍)，從本公司的資產及溢利中獲取賠償保證。本公司已為本集團的董事及管理人員安排適當的董事及管理人員責任保險。

董事及行政總裁於本公司或其任何相聯法團的股份、相關股份及債券的權益以及淡倉

於2022年12月31日，各董事及行政總裁於本公司及其相聯法團（按證券及期貨條例第XV部所賦予的涵義）的股份、相關股份及債券中擁有：(a)根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所的權益及淡倉；或(b)根據證券及期貨條例第352條須登記入本公司存置的登記冊內的權益及淡倉；或(c)根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則規定的權益及淡倉如下：

董事姓名	個人權益	公司或 家族權益/ 信託及 類似權益	好倉/ 淡倉	股份 權益總額	持有已發行股本 之概約百分比	
					2022年12月31日	2021年12月31日
唐寶麟 ¹	3,434,000	318,000 ²	好倉	3,752,000	0.07%	0.22%
Martin Fruergaard ¹	5,586,000	–	好倉	5,586,000	0.11%	0.09%
Peter Schulz ¹	9,449,000	129,000 ³	好倉	9,578,000	0.18%	0.18%
Robert C. Nicholson	250,000	0	好倉	250,000	少於0.01%	少於0.01%
莊偉林	56,000	0	好倉	56,000	少於0.01%	少於0.01%

上述所有權益均為好倉。根據本公司按證券及期貨條例第352條備存的登記冊，於2022年12月31日，董事並無持有任何淡倉或股本衍生工具下的相關股份。

董事的履歷詳情

董事的履歷詳情載於本年報「董事」一節。 

附註：

- (1) 根據2013年股份獎勵計劃，已授出的有限制股份獎勵詳情已於本年報第69頁內披露。
- (2) 318,000股股份由唐寶麟先生作為受益人之信託所持有。
- (3) 129,000股股份由Schulz先生以信託受益人之身份持有。

除上文披露外，於本年內任何時候，本公司、其附屬公司或其相聯公司概無任何安排，致使本公司董事及行政總裁可持有本公司或其相聯法團的股份、相關股份或債券中任何權益或淡倉。

主要股東於本公司股份及相關股份的權益及淡倉

根據證券及期貨條例第336條存置的主要股東登記冊顯示，於2022年12月31日，本公司獲告知以下主要股東持有相當於本公司已發行股本5%或以上的權益及淡倉。

名稱	身份／權益性質	好倉／淡倉	股份數目	約佔本公司已發行股本的百分比	
				2022年12月31日	2021年12月31日
Pzena Investment Management, LLC ¹	投資經理／實益擁有人	好倉	322,879,435	6.14%	6.71%
M&G Plc	受其控制的法團的權益	好倉	354,351,497	6.74%	6.96%
		淡倉	17,880,503	0.34%	0.09%
Brown Brothers Harriman & Co.	核准借出代理人	好倉	315,738,046	6.00%	5.49%
Aggregated of Aberdeen Plc affiliated investment management entities	投資經理	好倉	313,803,500	5.96%	7.01%
Citigroup Inc. ²	受其控制的法團的權益／核准借出代理人	好倉	294,922,656	5.61%	6.36%
		淡倉	1,624,000	0.03%	0.67%

附註：

- (1) 由Pzena Investment Management, LLC持有的股份的好倉包括以投資經理及實益擁有人之雙重身份所持有之513,000股股份。
- (2) 由Citigroup Inc.持有的股份的好倉乃受其控制的法團的權益的身份(1,982,403股股份)及核准借出代理人(292,940,253股股份)之身份所持有。

除上文披露外，據董事在作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，於2022年12月31日，並無其他人士(除本公司董事或行政總裁外)於本公司之股份或相關股份中持有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部之條文須向本公司及聯交所披露或已記錄於本公司根據證券及期貨條例第336條須存置之登記冊之權益或淡倉。

其他披露

管理合約

本公司於年內並無訂立或存有與本集團整體或任何重大業務部分有關管理及行政的合約。

主要客戶及供應商

年內，本集團售予其五大客戶的貨品及服務少於所有出售貨品及服務之30%，而向其五大供應商購買的貨品及服務少於所有購入貨品及服務之30%。

關連交易

年內，本集團並無進行任何須遵守上市規則的申報規定於本年報內作出披露的關連交易。

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第二部分所載之企業管治守則中所有的守則條文。請同時參閱本年報所載的企業管治報告。↔

審核、薪酬、提名、執行、風險管理及可持續發展管理委員會

審核、薪酬、提名、執行、風險管理及可持續發展管理委員會的詳情載於本年報的企業管治報告。↔

核數師

財務報表已由羅兵咸永道會計師事務所審核。該核數師任滿告退，並符合資格及願意於應屆2023年股東週年大會獲續聘。

公眾持股量

根據本公司所得的公開資料以及董事所知，於本年報日期，本公司約有98.5%的已發行股本為公眾所持有，並符合上市規則25%最低要求。

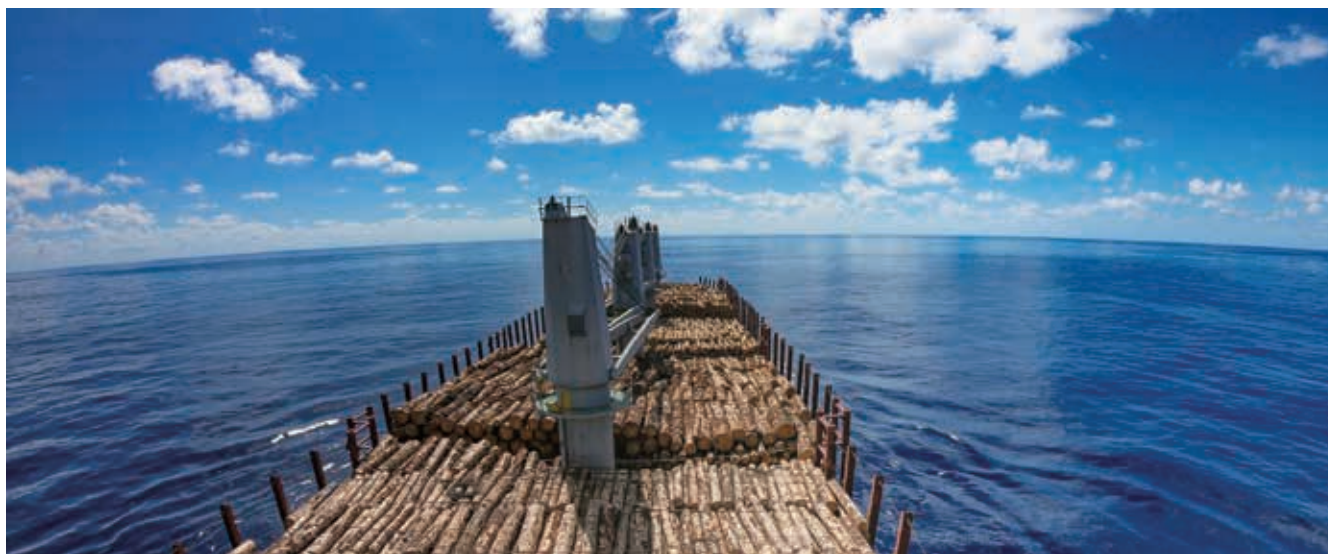
承董事會命



莫潔婷

公司秘書

香港，2023年2月23日



投資者關係

創造股東價值

本集團致力為投資大眾及其他持份者定期提供有關太平洋航運的資訊，以讓他們能夠全面了解本集團之業務、策略及業績的資料，藉以評估本集團的投資價值

儘管乾散貨運租金於下半年受壓，其於上半年持續強勁的態勢使太平洋航運於2022年表現非凡。我們繼續看到各界對太平洋航運和乾散貨運業表示出極大興趣，並把握此機會透過非交易路演、大型研討會、和更高的社交媒體曝光率與投資者接觸。我們繼續進行線上業績公布電話會議，我們亦積極參加由投資銀行主辦的多項虛擬會議和投資者活動。新型冠狀病毒疫情防控放寬讓我們終於能夠恢復與投資者進行一些面對面會議 — 我們懷著興奮的心情期望能夠於2023年參與更多此類會議。虛擬活動依然扮演著聯繫全球投資者的主要橋樑，但我們預期未來將有更多實體會議、大型研討會及投資者活動。

年內，我們榮膺兩個與投資者關係及企業管治有關的獎項，包括一個最佳可持續發展公司及機構獎金獎殊榮。感謝各界就著我們採取高透明度，負責任的營商操守及向股東負責的承諾投下信任的一票。



持份者通訊渠道

我們採取積極的態度與廣大的機構和私人投資者、媒體及其他持份者進行交流。我們相信積極地與持份者相互交流可提高透明度，增加我們品牌的認受性，以最終達至提高股東價值。我們通過多個渠道進行相互交流：

財務報告

- 年度及中期報告
- 季度交易活動公告
- 業務活動簡報及新聞稿

股東會議及熱線

- 小組會議及一對一會面
- 股東熱線及電郵

電話：+852 2233 7000

電郵：ir@pacificbasin.com

投資者意見調查

我們透過書面、網上及深入電話會談方式進行投資者意見調查，收集投資者對我們的財務報告、管理團隊、投資者關係計劃、企業管治及集團策略的意見。

貨船參觀

當貨船停港、入塢或舉行新建造貨船命名典禮時，我們會於安全的情況邀請分析員、銀行家、投資者、傳媒及賓客登船參觀或參觀貨櫃碼頭。

社交媒體溝通



Facebook、Twitter、LinkedIn、YouTube及微信

我們利用社交媒體網站發布公司新聞、短片、照片及活動消息。



公司網站 – www.pacificbasin.com

本集團視企業網站為主要的營銷渠道，當中詳細載述太平洋航運的活動及業務。網站備有英文及中文（繁體和簡體）版本，內容包含：

- 本集團的概況
- 船隊資料
- 策略及業務模式
- 為客戶提供的服務概覽
- 董事會成員的履歷
- 董事會轄下各委員會的職權範圍
- 企業管治、風險管理及企業社會責任
- 財務報告及公司新聞
- 財務資料的Excel下載版本
- 傳媒資訊
- 就業機會

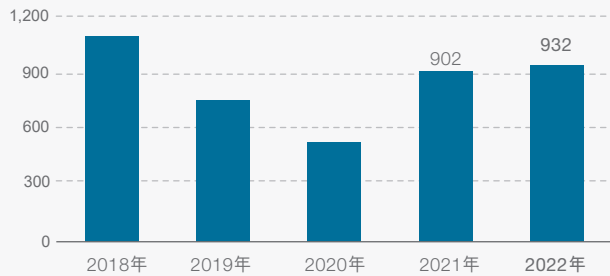
我們於2022年的活動

投資者會議

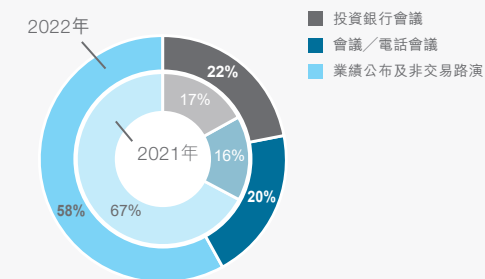
我們的股本由不同層面的機構、私人及公司企業投資者持有，故我們認為與股東及投資者大眾接觸可加深他們對本集團業務的了解。每年跟我們會面的投資者數目是我們與投資者交流的主要評估方法。於2022年，我們曾與932名（2021年：902名）股東及投資者進行對話。

跟本集團交流的投資者數目

投資者數目



投資者會議類別



與財務分析員溝通

太平洋航運鼓勵分析員積極發表分析報告，以助投資者對本集團及其所面對的發展商機與挑戰進行評估。我們定期（尤其在公布業績後）舉行分析員日、面談及電話會議，讓分析員可與管理層進行交流。眾多主要銀行皆對本集團的表現發表研究報告。

9 位分析員於2022年
追蹤太平洋航運
(2021年：8位)

65 份研究報告於
2022年涵蓋太平洋航運
(2021年：55份)

分析員聯絡資料
www.pacificbasin.com
投資者 > 股東資料 >
分析員名單

投資者意見調查

我們透過書面、網上及深入電話會談方式進行投資者意見調查，收集投資者對我們的財務報告、管理團隊、投資者關係計劃、企業管治及集團策略的意見。

於2022年，鑑於盈利持續強勁及行業在供求基本面支持下具有獲得較長期利益的吸引力，投資者對本公司及行業的興趣持續高企。投資者有興趣討論有關國際海事組織的溫室氣體減排目標的實施將如何影響航運業的基本面、新型冠狀病毒疫情的持續影響、供求動態、及資本配置策略。

投資者於2022年的重點關注事項

- 國際海事組織的溫室氣體減排規則的實施及其對航運業的影響，及我們針對此等事項的應對策略
- 供求基本面對乾散貨貿易的影響
- 貨運租金的季節性變動及可持續性
- 資本配置策略
- 我們的船隊擴充計劃
- 環境、社會及管治方面的發展

股份及可換股債券的資料

於2022年12月31日，本公司的已發行股份及可換股債券為：

- 5,261,211,023股每股面值0.01美元的普通股
- 34,110,000美元於2025年到期的3.0%年票息可換股債券

我們的股份為恒生分類指數系列及MSCI指數系列的成分股，同時獲納入深港通計劃下港股通的合資格股票。

↔ 第106頁 股本

太平洋航運股價表現與
恒生指數比較



資料來源：彭博，於2023年2月20日數據

可換股債券的
價格表現



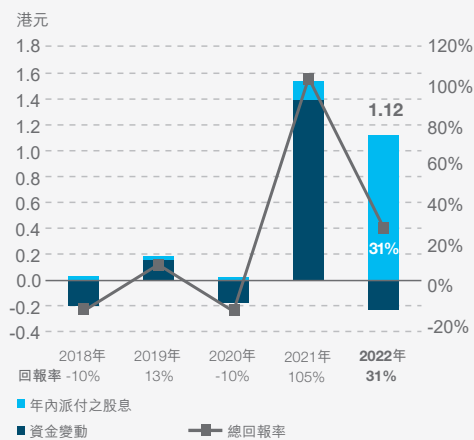
資料來源：彭博，於2023年2月20日數據

股東回報及股息

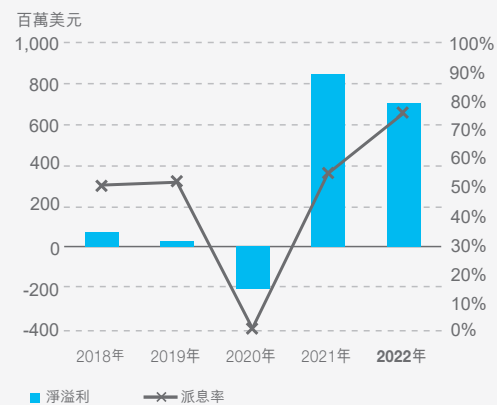
我們透過股份的升值及派發股息向股東回饋價值。於2022年，我們的股東總回報率為31%。

我們的股息政策為派出不少於年度應佔淨溢利（不包括任何出售收益）的50%。

股東總回報率



淨溢利及派息率



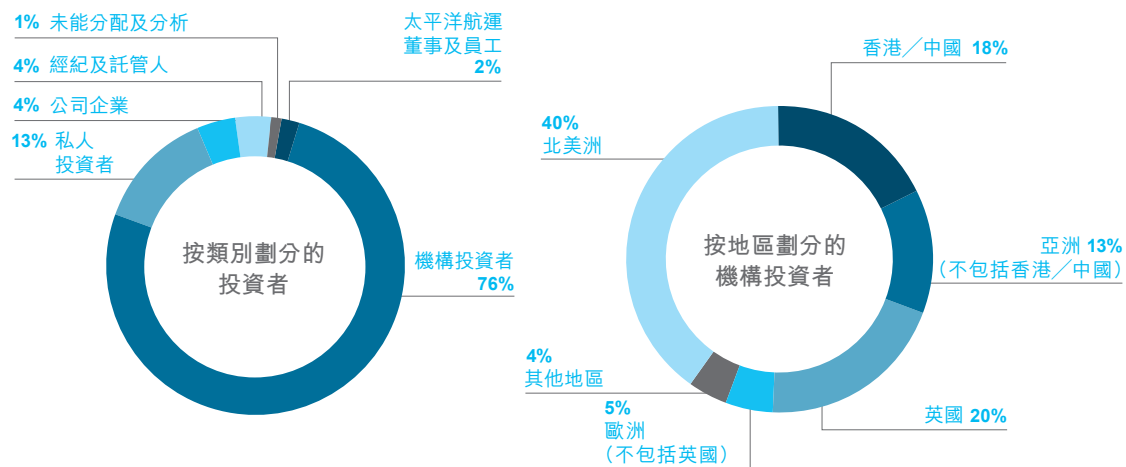
我們的股東

於2022年12月31日，Orient Capital對本公司股本中約89%的擁有權進行分析。機構投資者仍為本公司最大股東類別，擁有近40億股股份，或佔我們股本76%。

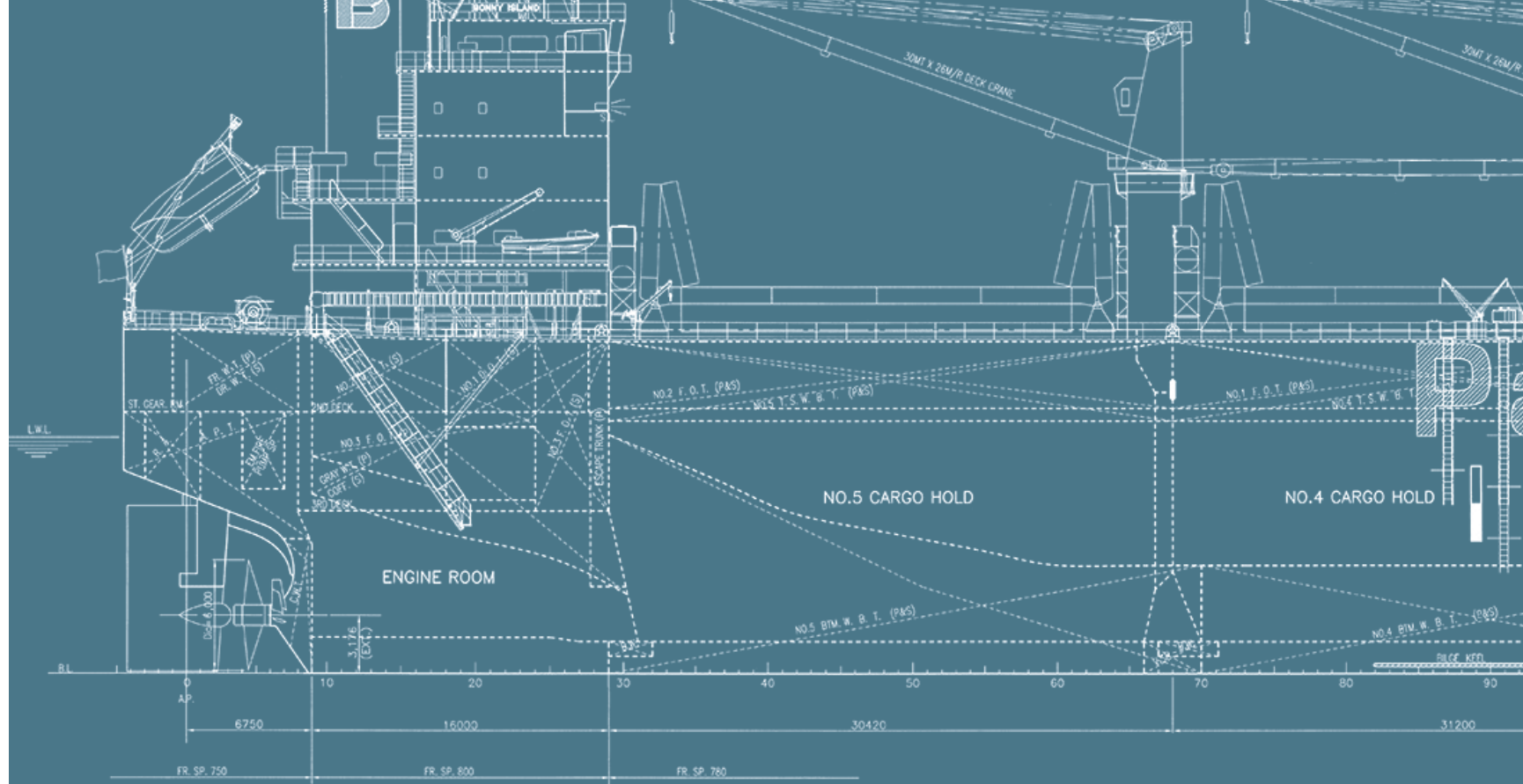
我們於2022年12月31日可確認股東共有337名，但由於部分投資者是透過代名人、投資基金及託管人等單位持有本公司的股份，因此實際的股東數目應更高。每名託管人或代名人或經紀均被視為單一股東。

持股數目*	股東數目	佔股東數目之百分比	總持股量	佔已發行股本之百分比
1-1,000,000	97	29%	31,487,705	1%
1,000,001-10,000,000	170	50%	622,803,267	13%
>=10,000,001	70	21%	4,043,178,493	86%
總計	337	100%	4,697,469,465	100%

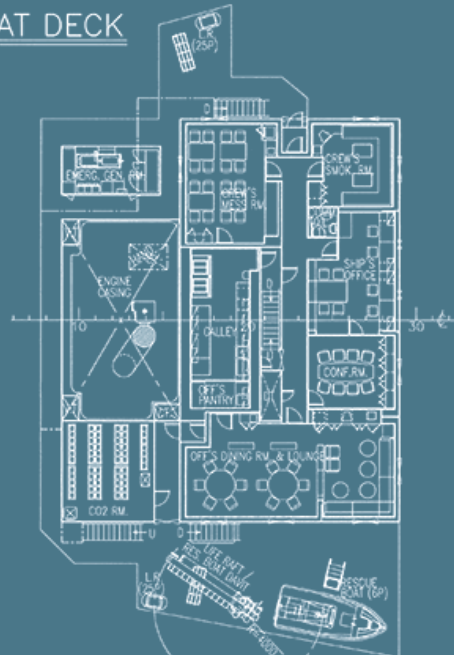
* 經確定及分析的股東數目



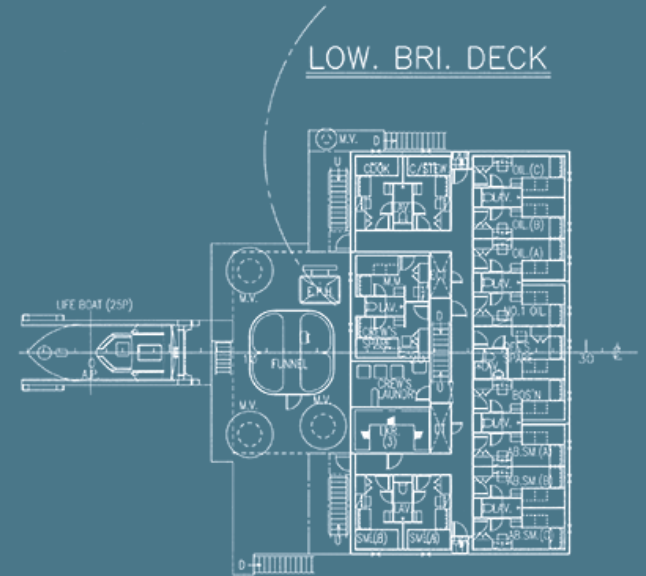
財務報表



BOAT DECK



LOW. BRI. DECK



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	2022年	2021年	變動*
營業額		3,281.6	2,972.4	+10%
燃料、港口開銷及其他航程開支		(1,064.9)	(881.0)	-21%
按期租合約對等基準的收入	1	2,216.7	2,091.4	+6%
自有貨船開支				
營運開支	2	(223.5)	(195.2)	-14%
折舊	3	(140.6)	(117.8)	-19%
財務開支淨額	4	(12.0)	(28.9)	+58%
租賃貨船開支				
非資本化租賃貨船開支	5	(978.6)	(934.7)	-5%
資本化租賃貨船開支	5	(57.4)	(33.0)	-74%
營運表現(未計管理開支)		804.6	781.8	+3%
經調整一般及行政管理開支總額	6	(89.9)	(82.0)	-10%
稅項及其他		-	(1.5)	+100%
基本溢利		714.7	698.3	+2%
出售貨船之收益/(虧損)淨額	7	14.5	(0.4)	
轉換可換股債券之激勵及費用	8	(15.8)	-	
撥備	9	(7.2)	(4.3)	
未變現的衍生工具開支	10	(4.3)	(0.5)	
貨船減值撥回		-	151.7	
股東應佔溢利		701.9	844.8	-17%
稅息折舊及攤銷前溢利		935.1	889.9	+5%
淨溢利率		21%	28%	-7%
平均股本回報率		38%	58%	-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。

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。

附註

1. 按期租合約對等基準的收入總額增加，主要反映上半年強勁之乾散貨運租金。
2. 由於船員回國開支及其他疫情相關船員開支高企，我們的自有貨船總營運開支因此增加14%。
3. 我們的自有貨船折舊增加19%，主要由於在2021年12月撥回對我們的小靈便型乾散貨船船隊作出的減值撥備。
4. 財務開支淨額減少58%，主要由於借貸減少所致。
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個月的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。整體租賃貨船開支跟隨強勁市況而增加。
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。有關金額主要因員工開支及差旅費開支增加而上升10%。
7. 出售收益淨額乃關於出售較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船。
8. 激勵及費用乃關於在2022年5月向可換股債券持有人作出的轉換要約。
9. 撥備乃關於潛在營運開支及索償。
10. 未變現的衍生工具開支主要乃我們的常規燃料掉期合約按市價之下調。

我們於2022年錄得創紀錄的基本溢利，主要是由於今年上半年乾散貨運租金持續強勁。我們錄得創紀錄的按期租合約對等基準的收入，創造強勁的營運活動利潤，並繼續有效地控制自有貨船的營運開支。我們錄得基本溢利714,700,000美元、淨溢利701,900,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利935,100,000美元，並產生了38%的極其強勁股本回報。

財務報表

綜合損益表

	附註	截至12月31日止年度	
		2022年 千美元	2021年 千美元
營業額	4	3,281,626	2,972,514
服務開支	5	(2,549,548)	(2,233,171)
毛利		732,078	739,343
貨船減值(撥備)/撥回	6	(1,513)	151,658
間接一般及行政管理開支	5	(8,129)	(8,462)
其他收入及收益	7	18,586	336
其他開支	5	(23,091)	(4,815)
財務收入	8	8,655	722
財務開支	8	(24,089)	(32,434)
除稅前溢利		702,497	846,348
稅項支出	9	(641)	(1,538)
股東應佔溢利		701,856	844,810
股東應佔溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	11(a)	13.93	17.90
每股攤薄盈利	11(b)	13.19	15.73

綜合全面收益表

	截至12月31日止年度	
	2022年 千美元	2021年 千美元
股東應佔溢利	701,856	844,810
其他全面收益		
已經及其後可被重新分類至損益表內的項目		
現金流量對沖		
- 公平值收益/(虧損)	5,879	(267)
- 公平值收益轉撥至損益表內	3,074	5,610
匯兌差額	(1,465)	(277)
股東應佔全面收益總額	709,344	849,876

綜合資產負債表

			於12月31日	
	附註	2022年 千美元	2021年 千美元	
資產				
非流動資產				
物業、機器及設備	12	1,772,168	1,906,019	
使用權資產	13	89,867	55,302	
商譽	14	25,256	25,256	
衍生資產	15	6,120	496	
應收貿易賬款及其他應收款項	16	5,276	8,499	
有限制銀行存款	17	52	51	
		1,898,739	1,995,623	
流動資產				
存貨	18	124,461	103,590	
衍生資產	15	4,421	14,710	
應收貿易賬款及其他應收款項	16	157,355	171,839	
持作出售資產	19	19,884	–	
現金及存款	17	443,825	459,670	
		749,946	749,809	
資產總額		2,648,685	2,745,432	

			於12月31日	
	附註	2022年 千美元	2021年 千美元	
權益				
股東應佔資本及儲備				
股本	23	52,464	47,858	
保留溢利	24	705,625	744,553	
其他儲備	24	1,149,266	1,038,815	
權益總額		1,907,355	1,831,226	
負債				
非流動負債				
借貸	21	280,803	521,363	
租賃負債	22	33,389	29,270	
衍生負債	15	292	6,540	
應付貿易賬款及其他應付款項	20	–	17	
		314,484	557,190	
流動負債				
借貸	21	97,805	66,793	
租賃負債	22	59,902	31,159	
衍生負債	15	7,268	10,232	
應付貿易賬款及其他應付款項	20	261,870	247,554	
應付稅項		1	1,278	
		426,846	357,016	
負債總額		741,330	914,206	

董事會已於2023年2月23日批准發表本財務報表。



Martin Fruergaard
董事



Peter Schulz
董事

綜合權益變動結算表

	附註	截至12月31日止年度	
		2022年 千美元	2021年 千美元
於1月1日		1,831,226	1,064,509
股東應佔全面收益總額		709,344	849,876
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易			
轉換可換股債券時發行的股份	23(a)	102,508	–
購回及註銷可換股債券時終止確認的權益部分	21(b)	(24,675)	–
派付股息	10	(716,196)	(86,473)
以股權支付的補償		6,857	6,161
股份獎勵計劃受託人購入的股份	23(b)	(1,709)	(2,847)
於12月31日		1,907,355	1,831,226

綜合現金流量表

	附註	截至12月31日止年度			附註	截至12月31日止年度	
		2022年 千美元	2021年 千美元			2022年 千美元	2021年 千美元
經營業務							
經營業務產生的現金	25(a)	937,250	851,468	提用銀行貸款及其他借貸	25(b)	—	70,000
已付稅項		(1,933)	(1,046)	償還銀行貸款及其他借貸	25(b)	(80,940)	(348,290)
經營業務產生的現金淨額		935,317	850,422	已付借貸利息及其他財務開支		(16,607)	(26,213)
投資活動							
購置物業、機器及設備		(84,718)	(224,483)	購回及註銷可換股債券的付款		(56,167)	—
出售物業、機器及設備		59,873	21,575	轉換可換股債券之激勵及費用		(15,824)	—
出售持作出售資產		14,320	7,806	償還租賃負債－本金部分	22	(58,218)	(36,381)
定期存款的減少／(增加)		65,049	(141,536)	已付租賃負債利息	8	(3,467)	(2,823)
已收銀行利息	8	8,633	715	派付股息	10	(716,196)	(86,473)
已收其他利息	8	22	7	股份獎勵計劃受託人購入股份的付款	23(b)	(1,709)	(2,847)
收取分租應收賬款－本金部分		—	1,915	融資活動中所用的現金淨額		(949,128)	(433,027)
投資活動中產生／(所用)的現金淨額		63,179	(334,001)	現金及現金等價物的增加淨額		49,368	83,394
現金及現金等價物							
於1月1日		309,634	226,273	現金及現金等價物的增加淨額		49,368	83,394
匯兌虧損		(164)	(33)	於12月31日	17	358,838	309,634
於12月31日		358,838	309,634	定期存款			
於1月1日		150,036	8,500	定期存款的(減少)／增加		(65,049)	141,536
於12月31日	17	84,987	150,036	於12月31日	17	84,987	150,036
於12月31日的現金及存款	17	443,825	459,670				

財務報表附註

1 緒言

1.1 一般資料

太平洋航運集團有限公司(「本公司」)及其附屬公司(統稱為「本集團」)主要從事提供國際乾散貨運服務。

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。

本財務報表已由董事會於2023年2月23日批准刊發。

◀▶ 第10至27頁 年度回顧
市場回顧及我們的表現

◀▶ 第121頁 公司資料
註冊辦事處地址

1.2 財務報表附註的呈列方式

本報告的財務報表附註乃按重要性排序，以助了解影響本集團財務狀況的主要因素，同時保持損益表與資產負債表之間的適當附註分類。

與特定財務報表項目有關的資料已匯集於同一個附註。因此：

主要會計政策

並無獨立列示，但就該項目載入於附註或本年報的有關章節內，並以此灰色背景顯示。導覽表於附註2.3呈列。◀▶

關鍵會計估計及判斷

並無獨立列示，但就該項目載入於附註或本年報的有關章節內，並以此白色背景及外框顯示。導覽表於附註3呈列。◀▶

下列項目之披露資料收錄於本年報其他章節。經審核部分已清晰註明及列於下文：◀▶

- 「風險管理」一節之財務風險管理
 - 市場風險 – 第51頁
 - 信貸及交易對手風險 – 第53頁
 - 流動資金風險 – 第58頁
 - 資本管理風險 – 第58頁
- 薪酬報告內的僱員福利 – 第66至67頁

2 編製基準

2.1 目的及會計準則

本綜合財務報表的目的，為呈列及解釋本集團截至2022年12月31日止年度的業績及財務狀況，以及提供比較資料。

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)按公平值列賬，財務報表乃按歷史成本法編製。

編製符合香港財務報告準則要求的財務報表需要使用若干關鍵的會計估計。管理層在實施本集團會計政策過程中亦須行使其判斷。涉及高度判斷或複雜性的範疇或其假設及估計對本財務報表有重大影響的範疇列於附註3。◀▶

2.2 新訂會計政策的影響

於本會計期間生效的新訂或經修訂準則及修訂對本集團的會計政策並無任何重大影響，毋須作出任何調整。

2.3 會計政策導覽

會計政策	位置
持作出售資產	附註19
借貸	附註21
現金及現金等價物	附註17
綜合賬目	附註2.4
或然負債及或然資產	附註30
可換股債券	附註21(b)
即期及遞延所得稅	附註9
衍生金融工具及對沖活動：i) 現金流量對沖；及ii) 不符合對沖會計法的衍生工具	附註15
股息	附註10
僱員福利	薪酬報告(第67頁)
按公平值列賬及於損益表處理之財務資產	附註15
財務擔保	附註29
外幣換算	附註2.5
商譽	附註14
於i) 投資及非財務資產及ii) 財務資產的減值	附註5
存貨	附註18
租賃	
租賃負債	附註22
租賃的非租賃部分	附註5
使用權資產	附註13
本集團為出租人之經營租賃	附註26(b)(ii)
抵銷金融工具	附註15
物業、機器及設備，包括：	
i) 貨船及貨船部件成本；ii) 其他物業、機器及設備；iii) 其後產生的成本；	
iv) 折舊；v) 剩餘價值及可使用年期；及vi) 出售收益或虧損	附註12
撥備	附註2.6
貨運租金及租賃貨船租金之收入確認	附註4
分部報告	附註4
股本	附註23
應收貿易賬款	附註16
應付貿易賬款	附註20

本集團的主要會計政策於本財務報表所呈列的各年度內貫徹應用。

2.4 綜合賬目

附屬公司是指本集團擁有控制權的實體(包括結構性實體)。當本集團自參與實體而面對或擁有權利得到可變回報，並能夠透過其對實體的權力，以影響該等回報時，本集團即控制此實體。

於評估本集團是否控制另一實體時，會考慮現時可行使或可轉換的潛在投票權的存在及其影響。


附屬公司之財務報表自控制權轉讓予本集團之日起全面綜合計算，並自該控制權終止之日停止綜合計算。

本集團乃採用收購法為業務合併入賬。收購一間附屬公司的轉讓代價為所轉讓資產、所產生負債及本集團所發行股權的公平值。所轉讓代價包括任何或然代價安排產生的資產或負債的公平值。收購相關成本於產生時支銷。於業務合併時的可識別資產及負債及所承擔的或然負債，初始按收購日的公平值計量。

所轉讓代價、被收購公司的任何非控制性權益金額及任何先前於被收購公司的股權於收購日期的公平值超逾所收購可識別資產淨值的公平值的差額入賬列作商譽。倘其低於所收購附屬公司的資產淨值的公平值，則該差額會直接於損益表內確認。於每宗收購交易中，本集團會按公平值或按非控制性權益應佔被收購公司資產淨值的比例確認被收購公司的非控制性權益。

集團內公司間之交易以及所產生的結餘及未變現收益均予以對銷。除非該項交易有證據顯示所轉讓資產出現減值，否則未變現虧損亦會對銷。附屬公司的財務資料在需要時經已作修改，以確保與本集團採納的政策一致。

在本公司的資產負債表中，於附屬公司的投資均以成本減去減值虧損撥備列賬。成本經調整以反映因或然代價修訂產生的代價變動。成本亦包括投資的直接應佔費用。附屬公司的業績由本公司按已收及應收股息為基準入賬。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。 

2.5 外幣換算

(a) 功能及列賬貨幣

財務報表以美元列賬，美元為本公司的功能貨幣及本集團的列賬貨幣。本集團各公司的財務報表所列項目均以該公司營運所在主要經濟環境的貨幣(「功能貨幣」)計算。

2.5 外幣換算(續)

(b) 交易及結餘

外幣交易按交易當日的現行匯率折算為功能貨幣。除了符合在權益中遞延入賬的現金流量對沖外，結算此等交易的匯兌盈虧以及將外幣計值的貨幣性資產和負債以年終匯率換算產生的匯兌盈虧於損益表的「包括在服務開支的直接一般及行政管理開支」或「間接一般及行政管理開支」內確認。

按公平值列賬之非貨幣性財務資產及負債(例如按公平值列賬及於損益表處理的股票證券)的換算差額在損益表中呈報為公平值盈虧的一部分。

(c) 集團公司

對於功能貨幣有別於列賬貨幣的集團公司(當中沒有嚴重通脹經濟體系的貨幣)各自的業績及財務狀況按下列方式換算為列賬貨幣：

- (i) 資產及負債按結算日的收市匯率換算；
- (ii) 收入及開支按平均匯率換算(除非此平均匯率並非於交易日期的現行匯率累積影響的合理近似值，此情況下收入及開支均應於交易日期換算)；及
- (iii) 所得出的匯兌差額應確認於其他全面收益內的獨立組成部分。

收購海外公司產生的商譽及公平值調整視為海外公司的資產和負債，並按收市匯率換算。產生的匯兌差額在其他全面收益確認。

當出售部分或全部海外業務時，於權益內累計的匯兌差額將重新分類於綜合損益表內。

2.6 撥備

當本集團因過往事件而現在須負法律或推定責任，在解除責任時可能需要消耗資源，和能夠對所涉及及數額作出可靠預計時，須為確認有關責任作出撥備。本集團不會就未來經營虧損確認撥備。


倘出現多項類似責任，會否導致經濟利益流出以解除責任乃經考慮責任的整體類別後確定。即使同類別責任中任何一項可能流出經濟利益的機會不大，仍會確認撥備。

撥備採用稅前貼現率按照預期需解除有關責任的開支的現值計量，該貼現率反映現時市場對金錢的時間價值和有關責任固有風險的評估。隨着時間過去而增加的撥備乃確認為利息開支。

3 關鍵會計估計及判斷

估計及判斷乃持續進行評估，並建基於過往經驗及其他因素，包括根據情況對未來事件抱有合理的預期。

本集團對未來作出估計及假設。所得的會計估計因其性質使然，很少與相關的實際結果相同。有相當風險會引致須於下一年度對資產及負債的賬面值作重大調整的估計及假設，根據此等項目於財務報表附註所在位置列載於下文。

關鍵會計估計及判斷	位置 
(a) 物業、機器及設備的剩餘價值	附註12
(b) 貨船及貨船部件成本的可使用年期	附註12
(c) 自有貨船及使用權資產的減值	附註12
(d) 商譽減值	附註14

4 營業額及分部資料

千美元	2022年	2021年
貨運租金	2,683,135	2,355,111
租賃貨船租金		
– 租賃部分	476,079	495,078
– 非租賃部分	122,412	122,322
其他收入	–	3
	3,281,626	2,972,514

本集團的營業額主要由提供國際乾散貨運服務產生，因此未按業務分部呈列資料。

由於我們的貨運服務屬跨國經營，管理層認為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。

會計政策

分部報告

管理層將本集團主要營運視為單一分部，對其進行內部審閱並作出表現報告，此亦為管理層向董事會匯報之基準。

收入確認

收入按於本集團日常業務中就提供服務而與客戶訂立的合約中約定的交易價格計量。收入在扣除回扣及折扣以及抵銷本集團內部銷售後列賬。

貨運租金及租賃貨船租金

本集團從航運業務獲得收入，其中大部分源自小靈便型及超靈便型乾散貨船。收入來自程租合約及期租合約的組合收入。

貨運租金，即程租合約的收入，乃就航程由裝貨至卸貨以時間比例基準確認。

租賃貨船租金，即期租合約的收入，乃以按時間的日均租金確認。本集團將期租合約的租賃部分（即租賃光船）與非租賃部分（即技術管理服務）分開入賬。租賃部分與非租賃部分的代價乃參照獨立市價分配，而有關市價以取自業內報告的市場數據為基準。

5 按性質分類的開支

千美元	2022年	2021年
貨船相關開支		
租賃貨船開支(a)	978,630	934,744
所耗燃料	644,301	462,497
港口開銷及其他航程開支	448,512	440,498
貨船折舊		
—自有貨船	140,616	117,800
—使用權資產	54,251	30,436
僱員福利開支—船員薪金及相關開支(c)	150,042	128,884
貨船營運開支	62,008	55,764
所耗潤滑油	11,411	10,517
燃料掉期合約收益淨額	(21,694)	(21,174)
	2,468,077	2,159,966
一般及行政管理開支(b)		
僱員福利開支(包括董事酬金)(c)	75,402	71,464
其他物業、機器及設備折舊		
—使用權資產	2,224	2,324
—自有其他物業、機器及設備	1,464	1,635
匯兌收益淨額	(448)	(56)
核數師酬金		
—核數	872	908
—非核數	43	187
辦公室租賃開支	703	674
其他一般及行政管理開支	9,340	4,531
	89,600	81,667

千美元	2022年	2021年
其他開支		
轉換可換股債券之激勵及費用	15,824	—
撥備	7,187	4,279
出售持作出售資產之虧損	80	—
出售物業、機器及設備之虧損	—	448
貨運期貨協議虧損淨額	—	88
	23,091	4,815
以上各項之總和與以下計入損益表之項目總和一致： (i)服務開支、(ii)間接一般及行政管理開支及(iii)其他開支	2,580,768	2,246,448

(a) 租賃貨船開支

租賃貨船開支包括租賃期12個月或以下的短期租賃開支及租賃期超過12個月的長期租賃之非租賃部分。租賃貨船開支包括以指數掛鈎為基準的可變租賃款項為25,100,000美元(2021年：20,500,000美元)。

(b) 一般及行政管理開支總額

千美元	2022年	2021年
直接一般及行政管理開支(包括於服務開支內)	81,471	73,205
間接一般及行政管理開支	8,129	8,462
一般及行政管理開支總額	89,600	81,667

(c) 僱員福利開支

僱員福利開支總額為225,400,000美元(2021年：200,300,000美元)，詳情請參閱薪酬報告第66頁。↔

會計政策

減值

(i) 投資及非財務資產的減值

無限定可使用年期的資產(例如商譽)毋須攤銷,但須每年進行減值測試,或在發生任何顯示可能出現減值之事件或情況變化時作出更頻密的測試。其他資產於事件或環境的變化顯示賬面值或不能收回時,須作出減值檢討。於評估資產是否出現減值跡象時,應考慮內部及外部來源的資料。倘存在任何該跡象,則評估資產的可收回金額。資產的賬面值高於其可收回金額的部分乃確認為減值虧損。

可收回金額即(a)扣除出售開支之資產公平值及(b)資產的使用價值兩者中較高者。貨船的公平值乃由獨立估值師釐定。貨船的使用價值指持續使用貨船所產生的估計未來現金流量。於評估減值時,資產按可獨立識別現金流量的最低層次組合。該層次組合稱為「現金產生單位」。

商譽以外出現減值之資產於各結算日會被審閱可能之減值撥備撥回。

(ii) 財務資產的減值

本集團的應收貿易賬款為財務資產,須進行預期信貸虧損評估的測試。就應收貿易賬款而言,預期信貸虧損乃採用全期預期虧損撥備計算。為了計算預期信貸虧損,本集團按個別債務人的基準評估應收貿易賬款,以釐定本集團未能根據該應收款的原定條款收取到期之特定金額的可能性。本集團考慮各債務人以往的還款表現、外部評級、報告和統計數據、其他因素如債務人出現嚴重財務困難以及影響債務人的宏觀經濟因素(如合適),並納入對未來情況的預測。應收貿易賬款賬面值撇減減值撥備,虧損金額於損益表「服務開支」內確認。倘出現應收貿易賬款無法合理預期收回的情況,則被撇銷。

就按攤銷成本計算的其他財務資產而言,預期信貸虧損乃以前瞻基準評估。

現金及現金等價物亦須遵守香港財務報告準則第9號的減值測試要求。

租賃的非租賃部分

本集團作為承租人已選擇將租賃期超過12個月的貨船期租合約的租賃部分(即租賃光船)與非租賃部分(即技術管理服務)分開入賬。就計量非租賃部分進行的評估涉及重大會計判斷。租賃部分與非租賃部分的代價乃參照獨立市價分配,而有關市價以取自業內報告的市場數據為基準。

6 貨船減值(撥備)/撥回

千美元	2022年	2021年
減值(撥備)/撥回		
—自有貨船	(1,513)	150,283
—使用權資產	—	2,214
—持作出售資產	—	(839)
	(1,513)	151,658

有關減值的關鍵會計估計及判斷請參閱附註12。↔

7 其他收入及收益

千美元	2022年	2021年
出售物業、機器及設備之收益淨額	16,048	—
遠期外匯合約收益淨額	1,038	251
貨運期貨協議收益淨額	872	—
政府補貼	628	—
出售持作出售資產之收益	—	85
	18,586	336

8 財務收入及財務開支

千美元	2022年	2021年
財務收入		
銀行利息收入	(8,633)	(715)
其他利息收入	(22)	(7)
	(8,655)	(722)
財務開支		
借貸利息		
—銀行貸款	13,972	15,671
—可換股債券	4,497	7,540
—其他借貸	1,673	2,168
租賃負債利息		
—貨船	3,135	2,480
—其他物業、機器及設備	332	343
利率掉期合約虧損淨額	331	2,717
其他財務費用	149	1,515
	24,089	32,434
財務開支淨額	15,434	31,712

9 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，毋須或免除繳納所得稅。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	2022年	2021年
香港利得稅，按稅率16.5% (2021年：16.5%) 計算撥備	971	930
海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	546	612
就過往年度作出調整	(876)	(4)
稅項支出	641	1,538

本集團除稅前溢利之稅項與採用適用稅率(即本集團經營業務所在國家的適用稅率的加權平均數)而計算之理論稅項有差異，詳情如下：

千美元	2022年	2021年
除稅前溢利	702,497	846,348
按適用稅率計算之稅項	115,788	139,602
毋須課稅的收入	(354,535)	(352,309)
不能扣稅的開支	240,264	214,249
就過往年度作出調整	(876)	(4)
稅項支出	641	1,538
加權平均適用稅率	16.5%	16.5%

會計政策

即期所得稅

即期所得稅開支根據本公司及其附屬公司之營運及產生應課稅收入的所在國家於結算日已頒布或實質頒布的稅務法例計算。管理層就適用稅務條例詮釋所規限的情況定期評估報稅表的狀況，並在適當情況下按預期須向稅務機構支付的稅款設定撥備。

遞延所得稅

遞延所得稅利用負債法就資產和負債的稅基與它們在財務報表的賬面值兩者之暫時差異全數撥備。然而，遞延所得稅來自在交易(不包括業務合併)中對資產或負債的初始確認，而在交易時不影響會計損益或應課稅盈虧，則不作記賬。遞延所得稅採用在結算日前已頒布或實質頒布，並在有關之遞延所得稅資產實現或遞延所得稅負債結算時預期將會適用之稅率(及法例)而釐定。

遞延所得稅資產是就很有可能未來應課稅溢利而就此可使用暫時差異而確認。

遞延所得稅就投資於附屬公司產生之暫時差異而撥備，但假若本集團可以控制暫時差異之撥回時間，而暫時差異在可預見將來有可能不會被撥回則除外。

10 股息

	2022年			2021年		
	每股港仙	每股美仙	千美元	每股港仙	每股美仙	千美元
中期基本股息	35.0	4.4	234,567	14.0	1.8	86,473
中期特別股息	17.0	2.2	113,933	-	-	-
擬派末期基本股息(a)	17.0	2.3	115,579	42.0	5.4	257,387
擬派末期特別股息(a)	9.0	1.1	61,140	18.0	2.3	110,309
年內股息總額	78.0	10.0	525,219	74.0	9.5	454,169
年內派付股息(b)	112.0	14.3	716,196	14.0	1.8	86,473

(a) 擬派末期基本股息及末期特別股息須待至2023年4月18日於股東週年大會上由股東批准，故並未於財務報表呈列。

(b) 年內派付股息包括去年的末期基本股息及末期特別股息以及本報告年度的中期基本股息及中期特別股息。

會計政策

分派股息予本公司股東乃於股東或董事(如適用)批准股息之期間在財務報表確認為負債。

年結後宣派的股息並無於該年度的財務報表中反映為應付股息，但將在下個年度反映為保留溢利的分配。

11 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按股東應佔溢利除以年內已發行股份(但不包括本公司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(附註23(b)))的加權平均數所計算。

	2022年	2021年
股東應佔溢利	(千美元) 701,856	844,810
已發行股份的加權平均數	(千股) 5,036,825	4,719,323
每股基本盈利	(美仙) 13.93	17.90
相等於	(港仙) 109.12	139.08

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按就可換股債券的影響作調整後的基本盈利，除以就可換股債券(附註21(b))及未歸屬有限制股份(附註23(b))的攤薄影響作出調整後的年內已發行股份(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。

	2022年	2021年
股東應佔溢利	(千美元) 701,856	844,810
轉換可換股債券之激勵及費用的影響	(千美元) 15,824	-
可換股債券之利息的影響	(千美元) 4,497	7,540
購回及註銷可換股債券之收益的影響	(千美元) (1,120)	-
經調整股東應佔溢利	(千美元) 721,057	852,350
已發行股份的加權平均數	(千股) 5,036,825	4,719,323
可換股債券的影響	(千股) 371,676	612,195
未歸屬有限制股份的影響	(千股) 59,719	88,188
已攤薄的股份加權平均數	(千股) 5,468,220	5,419,706
每股攤薄盈利	(美仙) 13.19	15.73
相等於	(港仙) 103.26	122.19

12 物業、機器及設備

千美元	2022年					2021年				
	貨船及貨船 部件成本	租賃 物業裝修	傢具、裝置 及設備	汽車	總計	貨船及貨船 部件成本	租賃 物業裝修	傢具、裝置 及設備	汽車	總計
成本										
於1月1日	2,791,466	5,621	10,235	29	2,807,351	2,609,097	5,529	10,003	31	2,624,660
添置	87,350	115	476	–	87,941	223,871	187	401	–	224,459
轉移(至)/自持作出售資產 (附註19)	(73,120)	–	–	–	(73,120)	34,379	–	–	–	34,379
出售	(120,035)	–	(7)	–	(120,042)	(61,090)	–	(8)	–	(61,098)
撇銷	(28,534)	–	(122)	–	(28,656)	(14,791)	–	(107)	–	(14,898)
匯兌差額	–	(134)	(105)	(2)	(241)	–	(95)	(54)	(2)	(151)
於12月31日	2,657,127	5,602	10,477	27	2,673,233	2,791,466	5,621	10,235	29	2,807,351
累計折舊及減值										
於1月1日	888,154	3,923	9,226	29	901,332	947,679	3,047	8,661	31	959,418
年內折舊	140,616	883	581	–	142,080	117,800	922	713	–	119,435
轉移(至)/自持作出售資產 (附註19)	(38,836)	–	–	–	(38,836)	26,816	–	–	–	26,816
減值撥備/(撥回)	1,513	–	–	–	1,513	(150,283)	–	–	–	(150,283)
出售	(76,211)	–	(6)	–	(76,217)	(39,067)	–	(8)	–	(39,075)
撇銷	(28,534)	–	(122)	–	(28,656)	(14,791)	–	(107)	–	(14,898)
匯兌差額	–	(73)	(76)	(2)	(151)	–	(46)	(33)	(2)	(81)
於12月31日	886,702	4,733	9,603	27	901,065	888,154	3,923	9,226	29	901,332
賬面淨值										
於12月31日	1,770,425	869	874	–	1,772,168	1,903,312	1,698	1,009	–	1,906,019

估計可使用年期

貨船：	25年	4至10年	3至6年	4至5年
貨船部件成本：	至下一次入塢 的估計期間	或剩餘租賃期 (如時間較短)		

12 物業、機器及設備(續)

- (a) 於2022年12月31日，貨船部件成本的總成本及累計折舊分別為89,402,000美元(2021年：90,531,000美元)及47,151,000美元(2021年：54,732,000美元)。
- (b) 賬面淨值973,321,000美元(2021年：1,398,640,000美元)的若干自有貨船已抵押予銀行，作為本集團獲授的銀行貸款的抵押品(附註21(a))。
- 賬面淨值59,118,000美元(2021年：77,438,000美元)的若干自有貨船已實際上抵押予其他借貸(附註21(c))為抵押品，作為一旦違約時將對該等貨船的權利歸屬予出租人。
- (c) 於2022年12月31日，不包括持作出售資產，本集團擁有賬面淨值為1,770,400,000美元的貨船如下：

	貨船艘數	平均 賬面淨值 (百萬美元)	賬面淨值 總額 (百萬美元)
小型小靈便型	12	10.9	131.2
大型小靈便型	59	14.4	846.8
超靈便型	42	18.1	761.8
好望角型	1	30.6	30.6
	114		1,770.4

會計政策

有關減值的會計政策，請參閱附註5。

(i) 貨船及貨船部件成本

貨船以成本減累計折舊及累計減值虧損後列賬。資產的成本包括其購買價及將有關資產投放至營運狀況作擬定用途時所產生的任何直接應計成本。

貨船部件成本包括一般於入塢時需置換或更新的主要部件的成本。該資產按成本減累計折舊及累計減值虧損列賬。本集團隨後將入塢開支於產生時資本化。

(ii) 其他物業、機器及設備

其他物業、機器及設備包括租賃物業裝修、傢具、裝置及設備以及汽車，乃按成本扣除累計折舊及累計減值虧損列賬。

(iii) 其後產生的開支

其後產生的開支在與該開支相關的未來經濟利益很有可能流入本集團，而且能夠可靠地計算開支的情況下，方會適當地計入該資產的賬面金額或確認為一項獨立資產。被置換部件的賬面值將予以撇銷。所有其他維修及保養在產生的財政期間於損益表內支銷。

(iv) 折舊

物業、機器及設備的折舊以直線法計算，將成本扣除其剩餘價值後分配至餘下估計可使用年期。

(v) 剩餘價值及可使用年期

本集團資產的剩餘價值，為假設資產已處於其可使用年期結束時的壽命及預期的狀態下，本集團出售此資產，在扣除估計的出售開支後可獲得的估計金額。

本集團貨船及貨船部件成本的可使用年期，為本集團預期貨船及貨船部件可供使用的時期。於各結算日，本集團會審閱資產的剩餘價值及可使用年期，並在有需要的情況下作出調整。

(vi) 出售收益或虧損

出售收益或虧損乃通過將所得款項與賬面值比較而釐定，並在損益表中確認。

12 物業、機器及設備(續)

關鍵會計估計及判斷

物業、機器及設備的剩餘價值

本集團估計其貨船的剩餘價值時，參考了貨船的輕排水噸位及遠東市場及印度次大陸市場的相若貨船的平均鋼材拆除價。

■ 敏感度分析：

倘所有其他變數維持不變，當貨船剩餘價值較管理層所估計的增加／減少10%時，於下年度折舊開支將減少／增加3,100,000美元。

貨船及貨船部件成本的可使用年期

本集團估計其貨船的可使用年期時，參考了相若貨船的過往平均可使用年期、貨船的預期使用量、預期維修及保養計劃，以及隨著船運市場的變化或進步而引致的技術或商業退化。

本集團估計其貨船部件成本的可使用年期時，參考了同齡貨船的過往平均入塢週期以及貨船直至下次入塢前的預期使用量。

■ 敏感度分析：

倘所有其他變數維持不變，當貨船可使用年期較管理層所估計的增加／減少三年時，於下年度折舊開支將減少23,700,000美元或增加64,400,000美元。

自有貨船及使用權資產的減值

本集團按照附註5之投資及非財務資產減值的會計政策，測試自有貨船及使用權資產的賬面值是否出現任何減值。評估潛在減值跡象時，本集團會考慮內部及外部來源的資料，如報告的買賣價格、市場需求及一般市場狀況。如果存在任何此類跡象，本集團將根據上述資料以及獨立估值師的估值估計該資產的可收回金額。

可以互換調配的貨船乃一併歸入一個現金產生單位。自有貨船及使用權資產被分為三個現金產生單位，包括低於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船(「小型小靈便型乾散貨船」)、相等於或高於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船(「大型小靈便型乾散貨船」)以及超靈便型乾散貨船。

當賬面值高於可收回金額(即使用價值與扣除出售開支之公平值兩者中較高者)時，則確認減值。

貨船使用價值涉及根據假設而對估計未來貨船盈利作出評估，並以適當貼現率得出該等盈利的現值。貼現率以加權平均資本成本為基礎，採用標準的加權平均資本成本模型計算，其中股權成本、債務成本和資本結構是關鍵參數。適用貼現率為8.7%(2021年：7.3%)。

扣除出售開支之公平值是根據獨立估值師進行的估值。此估值被視為無法觀察得到的輸入資料並且是屬於公平值級別內的第3級別(附註15)。估值以市場法為基礎，即參考可比貨船的近期銷售而對每艘貨船進行估值。

於2022年6月30日，一艘小靈便型乾散貨船獲訂約出售並已減值至其扣除出售開支之公平值。於2022年12月31日，本集團的資產淨值高於其市值，而此被視為是潛在減值的跡象。管理層已評估三個現金產生單位的可收回金額，並基於小型小靈便型乾散貨船的扣除出售開支之公平值以及大型小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的使用價值，作出毋須進一步計提減值撥備的結論。

■ 敏感度分析：

- (i) 倘所有其他變數維持不變，由管理層估計的貼現率增加100個基點，並無任何減值的必要。
- (ii) 倘所有其他變數維持不變，由管理層估計的貨船未來每日盈利減少1,000美元，並無任何減值的必要。

13 使用權資產

千美元	貨船	其他物業、 機器及設備	總計
於2022年1月1日	49,467	5,835	55,302
添置	73,858	87	73,945
折舊	(54,251)	(2,224)	(56,475)
租賃修改	12,111	5,284	17,395
匯兌差額	–	(300)	(300)
於2022年12月31日	81,185	8,682	89,867
於2021年1月1日	57,739	8,039	65,778
添置	9,746	94	9,840
折舊	(30,436)	(2,324)	(32,760)
租賃修改	10,204	159	10,363
減值撥備撥回	2,214	–	2,214
匯兌差額	–	(133)	(133)
於2021年12月31日	49,467	5,835	55,302

會計政策

首先，我們會就一份合約是否或有否包含租賃進行評估。此評估涉及對該合約是否依賴特定資產的判斷。

本集團於租賃開始日期（即相關資產可供使用日期）確認使用權資產。使用權資產以成本計量，扣減任何累計折舊及減值虧損，並就任何租賃負債的重新計量作出調整。使用權資產的成本包括已確認租賃負債金額及於開始日期前作出的租賃付款。已確認之使用權資產乃以直線法於估計可使用年期或租賃期兩者中較短者折舊。

倘有顯示減值跡象，使用權資產亦須如同自有資產進行減值測試。有關減值的關鍵會計估計及判斷請參閱附註12。

本集團對短期租賃及低值資產租賃（如打印機及影印機等辦公室設備）應用租賃確認豁免。

14 商譽

千美元	2022年	2021年
於1月1日／12月31日	25,256	25,256

商譽指收購附屬公司的當日，本集團的購買成本超出於收購該等公司可識別淨資產的公平值之部分。

會計政策

商譽按成本減累計減值虧損列賬。出售公司的盈虧需包括與所出售的公司有關的商譽的賬面值在內。商譽根據附註5內的減值會計政策每年作減值測試，或在發生任何顯示商譽可能出現減值之事件或情況變化時作出更頻密的測試。商譽的減值虧損不可撥回。

本集團每年檢討商譽有否減值，並在發生任何顯示商譽可能出現減值之事件或情況變化時作出更頻密的檢討。包含商譽之現金產生單位之賬面值與可收回金額作比較，可收回金額為使用價值與扣除出售開支之公平值之間兩者中較高者。任何減值即時確認為開支，且其後不予撥回。

關鍵會計估計及判斷－商譽之減值

商譽的可收回金額乃按使用價值釐定，其計算乃基於一年預算及隨後四年展望，而重要假設則基於過往業績及管理層對市場發展及一般通脹的預期訂立。第五年後的現金流量乃假設沒有增長而現有業務範圍、業務環境及市況亦無重大變動的情況下計算而得。本集團現金流量預測使用的貼現率為8.7%（2021年：7.3%）。

根據已進行的評估，毋須對商譽的賬面值作減值撥備。

倘所有其他變數維持不變，增加原來估計的貼現率100個基點不會帶來任何減值。

15 衍生資產及負債

本集團面對貨運租金、燃料價格、利率以及匯率波動的風險。以下概括本集團運用的衍生工具以管理相關風險及其公平值級別。

衍生工具	公平值級別
利率掉期合約	第2級別
遠期外匯合約	第2級別
燃料掉期合約	第2級別
貨運期貨協議	第1級別

公平值級別

- 第1級別：相同資產或負債在活躍市場的報價（未經調整）。
- 第2級別：計量資產或負債的輸入資料不屬於第1級別所包括的報價，但可以直接（即價格）或間接（即從價格推算）觀察得到。
- 第3級別：計量資產或負債的輸入資料並非根據可觀察得到的市場數據（即無法觀察得到的輸入資料）。

利率掉期合約、遠期外匯合約及燃料掉期合約的公平值乃根據於結算日由交易商所報的市價計算。貨運期貨協議通過結算所進行交易，其公平值乃使用於結算日的遠期租金釐定。

千美元	2022年		2021年	
	資產	負債	資產	負債
非流動				
現金流量對沖				
利率掉期合約(a)	5,918	-	-	(2,687)
遠期外匯合約(b)(i)	-	-	-	(3,834)
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約(c)	202	(292)	494	(19)
遠期外匯合約(b)(ii)	-	-	2	-
	6,120	(292)	496	(6,540)
流動				
現金流量對沖				
利率掉期合約(a)	-	-	-	(7)
遠期外匯合約(b)(i)	-	(2,326)	264	(181)
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約(c)	2,965	(4,816)	14,435	(10,021)
遠期外匯合約(b)(ii)	1,020	-	3	(23)
貨運期貨協議(d)	436	(126)	8	-
	4,421	(7,268)	14,710	(10,232)
總計	10,541	(7,560)	15,206	(16,772)

15 衍生資產及負債(續)

(a) 利率掉期合約

我們所有的利率掉期合約均符合對沖會計法之現金流量對沖

若干借貸乃以浮動利率計息，因此本集團透過訂立利率掉期合約以管理浮動利率波動風險。

生效日期	名義金額	掉期詳情	屆滿日期
2022年及2021年			
2019年6月及9月	按攤銷基準計算為115,000,000美元	美元三個月倫敦銀行同業拆息掉期定息年利率約1.5%至1.7%	合約將於2026年5月止期內屆滿
2018年12月	按攤銷基準計算為40,000,000美元	美元六個月倫敦銀行同業拆息掉期定息年利率約3.0%	合約將於2025年6月屆滿
2018年12月	按期末整付基準計算為5,000,000美元	美元三個月倫敦銀行同業拆息掉期定息年利率約2.9%	合約將於2025年6月屆滿
2021年			
2017年2月	按攤銷基準計算為9,000,000美元	美元一個月倫敦銀行同業拆息掉期定息年利率約1.8%	合約已於2022年1月屆滿

由於全球利率基準改革，倫敦銀行同業拆息將於2023年6月後被替代參考利率完全取代，預計這將影響到2023年中期以後到期的按倫敦銀行同業拆息為基準的借貸及其相應的對沖工具。於2022年12月31日，本集團按倫敦銀行同業拆息為基準及預計將於2023年6月後到期的餘下已承諾融資為344,300,000美元，其中96,000,000美元通過利率掉期對沖。本集團已與交易對手達成協議，採用擔保隔夜融資期限利率作為替代基準利率，並不遲於2023年6月30日起生效。

■ 敏感度分析：

倘若所有其他變數維持不變，當本集團於結算日所持有的按浮動利率計息之現金淨額(現金及存款扣除無對沖的浮動利率借貸)之平均利率上升/下跌50個基點，則本集團之除稅後溢利將增加/減少約1,800,000美元(2021年：1,800,000美元)。

(b) 遠期外匯合約

本集團跨國營運並面對因以美元(即本集團大部分公司的功能貨幣)以外貨幣計值的交易及貨幣性資產和負債而產生的匯率波動風險。

(i) 符合對沖會計法為現金流量對沖的遠期外匯合約

本集團持有以丹麥克朗計值的銀行借貸，到期日為2023年8月。本集團訂立年期配合該等銀行貸款的償還時間表的遠期外匯合約。

於2022年12月31日，本集團持有的未完成遠期外匯合約為購買約74,700,000丹麥克朗(2021年：167,200,000丹麥克朗)，並同時出售約13,200,000美元(2021年：29,600,000美元)。此等合約將於2023年8月止期內屆滿。

(ii) 未符合對沖會計法的遠期外匯合約

本集團有以美元以外的貨幣計值之交易。

於2022年12月31日，本集團擁有尚未完成的遠期外匯合約，分別購買約5,400,000英鎊、3,200,000加元及2,000,000澳元，並同時出售約6,100,000美元、2,400,000美元及1,300,000美元，以對沖數間全球辦事處的一般及行政管理開支的潛在波動風險。此等合約將於2023年6月止期內屆滿。

於2022年12月31日，本集團擁有尚未完成的遠期外匯合約，購買700,000,000日圓，並同時出售約4,800,000美元，作對沖以日圓計值的營運開支的潛在波動風險。此等合約將於2023年4月止期內屆滿。

於2022年12月31日，本集團擁有尚未完成的遠期外匯合約，購買約400,000美元(2021年：2,000,000美元)，並同時出售約600,000澳元(2021年：2,800,000澳元)，作對沖以澳元計值的收入的潛在波動風險。此等合約將於2023年3月止期內屆滿。

15 衍生資產及負債(續)

(c) 燃料掉期合約

我們所有燃料掉期合約均未符合對沖會計法

本集團訂立燃油、低硫燃油及船用輕柴油的燃料掉期合約，以管理與其貨運合約承擔有關之燃料價格波動的風險。

本集團亦利用燃料掉期合約，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，鎖定高硫與低硫燃料之間的遠期差價。該等合約已於年內到期。

於12月31日，本集團擁有以下尚未完成之燃料掉期合約：

合約類型	燃料種類	數量 (公噸)	平均合約 價格 (美元)	平均市值 價格 (美元)	至以下 期內屆滿
2022年					
買入	燃油	3,275	421	384	2023年12月
買入	低硫燃油	109,191	578	550	2024年12月
買入	船用輕柴油	12,730	707	810	2024年12月
賣出	低硫燃油	29,490	558	559	2023年9月
賣出	船用輕柴油	3,821	845	851	2023年9月
2021年					
買入	燃油	22,423	330	418	2022年12月
買入	低硫燃油	127,930	499	543	2023年2月
買入	船用輕柴油	47,834	502	638	2024年12月
賣出	燃油	19,800	203	419	2022年12月
賣出	低硫燃油	38,612	459	546	2022年12月
賣出	船用輕柴油	24,914	582	642	2023年3月

■ 敏感度分析：

倘若所有其他變數維持不變，當本集團於結算日持有下列類型的燃料掉期合約的平均遠期價格上升／下降10%，則本集團之除稅後溢利將就燃油增加／減少約100,000美元(2021年：100,000美元)；就低硫燃油增加／減少約4,400,000美元(2021年：4,800,000美元)；以及就船用輕柴油增加／減少約700,000美元(2021年：1,500,000美元)。

(d) 貨運期貨協議

我們所有貨運期貨協議均未符合對沖會計法

本集團訂立貨運期貨協議，作為管理其小靈便型及超靈便型乾散貨船運力及貨運合約承擔風險的方法。

於12月31日，本集團擁有以下尚未完成之貨運期貨協議：

合約類型	指數 ¹	數量 (日)	合約 日均價格 (美元)	至以下 期內屆滿
2022年				
賣出	BHSI	285	11,558	2023年3月
賣出	BSI	495	12,591	2023年6月
2021年				
賣出	BHSI	105	22,536	2022年12月

¹ 「BHSI」指「波羅的海小靈便型乾散貨船指數」及「BSI」指「波羅的海超靈便型乾散貨船指數」。

■ 敏感度分析：

倘若所有其他變數維持不變，當本集團於結算日持有的貨運期貨協議的平均遠期租金增加／減少20%，本集團的除稅後溢利將減少／增加約1,800,000美元(2021年：500,000美元)。

15 衍生資產及負債(續)

會計政策

按公平值列賬及於損益表處理之財務資產

按公平值列賬及於損益表處理之財務資產乃持有作買賣之財務資產。倘若購入財務資產之主要目的是用作短期內出售，即歸入此類。除非衍生工具被指定為對沖工具，否則歸類為持作買賣用途。衍生工具乃根據其結算日歸類為流動及非流動資產。

按公平值列賬及於損益表處理之財務資產最初按公平值確認，交易成本在損益表內支銷，並其後按公平值重新計量。產生自公平值變動的收益或虧損於其產生的期間內計入其他收入或其他支出。

來自按公平值列賬及於損益表處理之財務資產的股息收入，當本集團得到有關款項的權利獲確定時，在損益表內確認為其他收入一部分。

於現金流量表內，持有作買賣之財務資產乃於「經營業務」項內呈列為營運資金變動一部分。

衍生金融工具及對沖活動

確認衍生金融工具公平值變動導致收益或虧損之方法乃取決於衍生工具是否指定作對沖工具，及倘其指定為對沖工具，則取決於對沖項目的性質。本集團指定若干衍生工具作為現金流量對沖。

本集團於訂立交易時，就對沖工具及對沖項目的關係、其風險管理目標及進行多項對沖交易時所採取的策略作文件記錄。本集團亦於訂立對沖交易及按持續基準評估時，記錄該用於對沖交易的衍生工具是否高度有效地抵銷公平值或對沖項目現金流量的變動。

倘一項對沖衍生工具的到期日為超過結算日十二個月後，該對沖衍生工具的全部公平值將計入為非流動資產或負債。

(i) 現金流量對沖

當衍生工具獲指定及符合資格作為現金流量對沖，其有對沖效果部分的公平值變動將在其他全面收益內確認。其無對沖效果部分的收益或虧損則即時在損益表中確認於其他收入及開支內。

累計於權益內的金額，將於相關對沖項目對損益產生影響的期間撥回損益表。

倘對沖工具到期或被出售，或倘對沖不再符合對沖會計標準，則當時存在於權益內的任何累計收益或虧損仍歸屬權益，並於預期交易最終於損益表內確認時撥回。倘預期交易被認為不再發生，列作權益的累計收益或虧損則即時撥入損益表。

(ii) 不符合對沖會計法的衍生工具

不符合對沖會計法的衍生工具乃依照按公平值列賬及於損益表處理的財務資產及負債入賬。此等衍生工具的公平值變動會即時在損益表中確認。

燃料掉期合約、貨運期貨協議及部分遠期外匯合約不符合對沖會計法，主要由於該等衍生工具以曆月計算的合約期未能與實際合約期吻合。

抵銷金融工具

當本集團具有可依法強制執行的權利將財務資產及負債之已確認金額抵銷，並有意按淨額基準進行結算或同時變現資產及償還負債時，財務資產及負債予以抵銷，並將淨額呈報於資產負債表內。可依法強制執行的權利不可取決於未來發生之事件而定，且必須可於正常業務過程中及在本公司或交易對手違約、無力償債或破產的情況下強制執行。

16 應收貿易賬款及其他應收款項

千美元	2022年	2021年
非流動		
預付款項(a)	5,276	8,499
流動		
應收貿易賬款(b)	112,429	118,065
其他應收款項	29,003	25,755
預付款項	15,923	28,019
	157,355	171,839

↔ 第53頁 我們的主要風險
信貸及交易對手風險

應收貿易賬款及其他應收款項主要以美元計值。由於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

(a) 非流動預付款項

預付款項包括安裝壓倉水處理系統的已付分期付款及貨船入塢開支。

(b) 應收貿易賬款

於12月31日，應收貿易賬款按發票日期計算的賬齡如下：

千美元	2022年	2021年
30日或以下	78,096	95,255
31-60日	10,447	6,665
61-90日	3,941	5,431
90日以上	19,945	10,714
	112,429	118,065

會計政策

應收貿易賬款主要為應收貨運租金及租賃貨船租金，初始時按公平值確認，其後則運用實際利息法按攤銷成本計算，並扣除減值撥備(如有)。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。↔

信貸政策

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、逾期索償及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，因此應收貿易賬款全部已逾期。

本集團擁有大量國際客戶，因此其應收貿易賬款的信貸風險並不集中。

於2022年及2021年12月31日，貿易及其他應收款項並無任何虧損撥備。

17 現金及存款

千美元	2022年	2021年
銀行及庫存現金	52,057	83,358
銀行存款	391,820	376,363
現金及存款總額	443,877	459,721
年內銀行存款平均實際利率	1.7%	0.3%
年末銀行存款平均剩餘到期時間	41日	49日
現金及現金等價物	358,838	309,634
原到期日多於三個月的定期存款	84,987	150,036
現金及存款	443,825	459,670
列入非流動資產的有限制銀行存款	52	51
現金及存款總額	443,877	459,721

現金及存款主要以美元計值。由於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

本集團根據風險、回報及流動性的適度平衡進行評估，將現金投資於多家國際性大型銀行（主要位於香港及新加坡）之各種金融產品。於2022年12月31日，本集團持有的現金及存款包括440,700,000美元及相當於3,200,000美元的其他貨幣。該等現金及存款主要存放於流動存款及儲蓄戶口。

會計政策 – 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括庫存現金，以及原到期日為三個月或以下的銀行存款及其他短期高流動性投資。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。

第28頁 現金及借貸

現金流及現金

18 存貨

千美元	2022年	2021年
燃料	112,370	91,597
潤滑油及其他	12,091	11,993
	124,461	103,590

會計政策

存貨在成本與管理層所估計的可變現淨值兩者中，取較低者列賬。成本乃根據先入先出法計算。

19 持作出售資產

千美元	2022年	2021年
於1月1日	-	16,136
轉移自／(至)物業、機器及設備(附註12)	34,284	(7,563)
出售	(14,400)	(7,721)
減值撥備	-	(839)
其他	-	(13)
於12月31日	19,884	-

會計政策

當資產的賬面值將主要透過出售交易收回，而該項出售被視為極可能發生時，該等資產即分類為持作出售資產，按賬面值與扣除出售開支之公平值兩者之間的較低者列賬。

20 應付貿易賬款及其他應付款項

千美元	2022年	2021年
非流動		
預收款項	-	17
流動		
應付貿易賬款(a)	80,793	70,513
計提費用及其他應付款項	120,746	105,929
預收款項(b)	60,331	71,112
	261,870	247,554

應付貿易賬款及其他應付款項主要以美元計值。由於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

(a) 應付貿易賬款

於12月31日，應付貿易賬款按到期日計算的賬齡如下：

千美元	2022年	2021年
30日或以下	73,432	66,034
31-60日	286	732
61-90日	574	93
90日以上	6,501	3,654
	80,793	70,513

會計政策

應付貿易賬款主要包括應付運費及租賃貨船開支，最初乃按公平值確認，其後則以實際利息法按攤銷成本計算。

(b) 預收款項

預收款項包括待完成貨運合約所收金額59,300,000美元(2021年：68,600,000美元)。於2021年12月31日的預收款項68,600,000美元已全數於2022年確認為收入。

21 借貸

千美元	2022年	2021年
非流動		
銀行貸款(a)	256,248	320,868
可換股債券(b)	-	165,183
其他借貸(c)	24,555	35,312
	280,803	521,363
流動		
銀行貸款(a)	54,384	57,177
可換股債券(b)	32,664	-
其他借貸(c)	10,757	9,616
	97,805	66,793
總計	378,608	588,156

借貸主要以美元計值。

借貸的公平值乃使用本集團於同類金融工具享有的現時市場利率將日後合約現金流量折現而估計，並屬公平值級別內的第2級別(附註15)。

有關借貸的對賬，請參閱附註25(b)。

關於全球利率基準改革的相關資料，請參閱附註15(a)。

會計政策

借貸最初乃按公平值(扣除已產生的交易成本)確認。借貸其後按攤銷成本列賬，如扣除交易成本之後的所得款項和贖回價值出現差額，則於借貸期內以實際利息法在損益表內確認。

除非本集團具備無條件權利遞延清償負債的期限至結算日後最少十二個月，否則借貸乃分類為流動負債。

21 借貸(續)

(a) 銀行貸款

本集團的銀行貸款以下列各項作抵押：

- (i) 賬面淨值為973,321,000美元(2021年：1,398,640,000美元)的若干自有貨船的按揭(附註12(b))；及
- (ii) 該等貨船盈利及保險補償的轉讓。

該等銀行貸款的還款期如下：

千美元	2022年	2021年
一年以內	54,384	57,177
第二年	53,144	64,203
第三至第五年	180,408	185,573
第五年以後	22,696	71,092
	310,632	378,045
年內平均實際利率(對沖後)	3.9%	3.2%

(b) 可換股債券

千美元	2022年		2021年	
	面值	負債部分	面值	負債部分
於2025年到期，年票息3.0%	34,110	32,664	175,000	165,183

可換股債券賬面值與彼等公平值相若。

本金總額為106,919,000美元的可換股債券於年內獲轉換為434,107,751股股份。

本金總額為33,971,000美元的可換股債券於年內按其本金金額的164.7%獲購回並註銷。終止確認相關負債及權益部分時，於損益表確認1,120,000美元的收益，及自保留溢利扣除22,128,000美元的權益變動。

主要條款	
發行規模	175,000,000美元
發行日期	2019年12月10日
到期日	2025年12月10日
票息－現金開支	年利率3.0%，須每半年期末於6月10日及12月10日支付
實際利率	4.7%，自損益表扣除
贖回價	100%
轉換為股份的換股價	1.63港元(自2022年8月10日起生效)(附註)
由債券持有人選擇轉換	持有人可於2020年1月20日或之後隨時換股
債券持有人按本金額的100%贖回之認沽日期	於2023年12月10日，每名債券持有人將有權要求本集團贖回全部或部分債券。由於此乃無條件的認沽權，根據會計準則的規定，本集團須將可換股債券視為於認沽日期到期。

附註：換股價須根據預先釐定的調整因素，就本公司所派付的現金股息(如有)而被調整。倘本集團已宣派股息，該調整將於股份除息後首個交易日生效。

會計政策

可換股債券按(i)負債部分及(ii)權益部分的總和入賬。

於初始確認時，可換股債券之負債部分的公平值乃利用等價的非可換股債券之市場利率釐定。所得款項的餘額分配至換股權作為權益部分。

與發行可換股債券相關的交易成本按負債及權益部分於所得款項所佔的比例分配。負債部分其後按攤銷成本使用實際利率法計算，直至可換股債券被轉換或到期而消除為止。

21 借貸(續)

(c) 其他借貸

本集團的其他借貸乃關於合計賬面淨值為59,118,000美元(2021年:77,438,000美元)(附註12(b))的四艘(2021年:五艘)自有貨船,該等貨船已出售並立即以租賃光船方式租回。根據租賃條款,本集團有選擇權於租賃期內以預先議定的時間購買該等貨船,並須於各項租賃屆滿時購買該等貨船。由於倘出現違約情況,租賃貨船的權利將轉歸出租人,故有關借貸實際上已獲得擔保。

該等其他借貸的還款期如下:

千美元	2022年	2021年
一年以內	10,757	9,616
第二年	2,857	10,757
第三至第五年	7,813	8,159
第五年以後	13,885	16,396
	35,312	44,928
年內平均實際利率(對沖後)	4.3%	4.3%

22 租賃負債

千美元	2022年	2021年
於1月1日	60,429	76,833
添置	73,945	9,840
還款	(58,218)	(36,381)
租賃修改	17,396	10,363
匯兌差額	(261)	(226)
於12月31日	93,291	60,429
非流動	33,389	29,270
流動	59,902	31,159
	93,291	60,429

租賃負債的還款期如下:

千美元	2022年	2021年
一年以內	59,902	31,159
第二年	26,054	14,375
第三至第五年	6,971	13,823
第五年以後	364	1,072
	93,291	60,429

會計政策

於租賃開始日期,租賃負債按於租賃期內作出的租賃款項的現值計量。租賃期包括不可撤銷的時期,並包括受延長租賃期選擇權涵蓋的額外時期,但必須要本集團合理地確定行使延期選擇權或合理地確定不行使終止選擇權。此評估於有關租賃開始時進行。租賃款項包括固定款項和視乎指數或費率而定的可變款項。

在計算租賃款項的現值時,將使用租賃開始日期的增量借貸利率。在開始日期後,租賃負債金額將就所增利息而增加並就所付租賃款項而減少。此外,倘租賃期修改或有變、固定租賃款項有變或就購買相關資產進行的評估有變,租賃負債的賬面金額將重新計量。

短期租賃及低值資產租賃的租賃款項於租賃期內以直線法於損益表內支銷。

23 股本

	2022年		2021年	
	股份數目	千美元	股份數目	千美元
法定	36,000,000,000	360,000	36,000,000,000	360,000
已發行及繳足				
於1月1日	4,811,327,272	47,858	4,787,014,272	47,490
轉換可換股債券時發行的股份(a)	434,107,751	4,341	–	–
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(b)	14,412,000	144	23,820,000	238
以有限制股份獎勵授出予僱員的股份(b)	4,404,000	1,978	9,444,000	3,246
於有限制股份獎勵失效後轉回受託人的股份(b)	(670,000)	(148)	(1,364,000)	(269)
股份獎勵計劃受託人購入的股份(b)	(3,040,000)	(1,709)	(7,587,000)	(2,847)
於12月31日	5,260,541,023	52,464	4,811,327,272	47,858

於2022年12月31日，本公司之已發行股本為5,261,211,023股（2021年：4,812,691,272股）股份。較於上表所示之股份數目相差的670,000股（2021年：1,364,000股）股份為本公司股份獎勵計劃之受託人所持有的股份，金額為148,000美元（2021年：269,000美元），並已於股本扣減。

(a) 轉換可換股債券時發行的股份

434,107,751股股份於年內已就轉換本金總額106,919,000美元的可換股債券以每股1.93港元的轉換價發行。

(b) 有限制股份獎勵

根據本公司之股份獎勵計劃，有限制股份獎勵已授出予執行董事及若干僱員。股份獎勵計劃根據香港財務報告準則被視為本公司之特別功能機構。

當有限制股份獎勵授出時，相關數目的股份會依法地轉讓或發行予受託人，並由受託人為承授人的利益而持有。於股份歸屬前，承授人不會就股份享有投票、收取股息（董事會在其酌情下授出予承授人收取股息權利除外）或任何其他股東權利。倘股份失效或被沒收，有關股份將由受託人持有，並可用於作出未來授出的股份獎勵。

年內未歸屬有限制股份獎勵的數目變動如下：

千股	2022年	2021年
於1月1日	78,811	77,209
已授出	18,816	33,264
已歸屬	(27,721)	(30,298)
已失效	(670)	(1,364)
於12月31日	69,236	78,811

於2022年12月31日及根據歸屬時間表，在69,236,000股未歸屬有限制股份獎勵中，24,279,000股、29,168,000股及15,789,000股將分別於2023年7月14日、2024年7月14日及2025年7月14日歸屬。

↔ 第68至69頁 董事會報告
已授出有限制獎勵的變動

23 股本 (續)

(b) 有限制股份獎勵 (續)

有限制股份獎勵的公平值根據本公司與僱員同意股份獎勵安排條款當天的股份收市價釐定。年內已授出的股份之每股加權平均公平值為3.2港元(2021年：1.7港元)。

已授出股份的來源及其導致股本與股份溢價及僱員福利儲備之間的相對變動如下：

	2022年		2021年	
	已授出股份 獎勵數目	相對變動 千美元	已授出股份 獎勵數目	相對變動 千美元
發行股份	14,412,000	144	23,820,000	238
由股份獎勵計劃的受託人以本公司提供的資金於聯交所購入的股份	3,040,000	1,709	7,587,000	2,847
自受託人轉讓的股份	1,364,000	269	1,857,000	399
	18,816,000	2,122	33,264,000	3,484

↔ 第68頁 董事會報告
股本及優先購買權

會計政策

普通股歸類為權益。因發行新股份而增加的直接成本於權益中列為所得款項的扣減。

倘任何集團公司購買本公司的權益股本，所支付的代價(包括任何增加的直接成本(扣除所得稅))自權益中扣除，直至股份被註銷、重新發行或出售為止。倘有關股份其後被售出或重新發行，則所收取的任何代價(扣除任何增加的直接交易成本及有關的所得稅)計入權益內。

就以權益償付的以股權支付的交易而言(不包括來自僱員的服務及其他類似服務(見薪酬報告第67頁))，本集團按已收服務的公平值作為計量權益的相應增長。已收服務的公平值若不能可靠估計，本集團會參考所授出股本工具的公平值以間接計量權益的相應增長。↔

24 儲備

千美元	2022年										2021年										
	其他儲備								小計	保留溢利	總計	其他儲備								小計	保留溢利/ (累計虧損)
股份溢價 ^(a)	合併儲備 ^(b)	可換股 債券儲備	僱員 福利儲備	對沖儲備	匯兌儲備	實繳盈餘 ^(c)	股份溢價 ^(a)	合併儲備 ^(b)				可換股 債券儲備	僱員 福利儲備	對沖儲備	匯兌儲備	實繳盈餘 ^(c)					
於1月1日	313,375	(56,606)	13,121	(8,035)	(2,613)	(365)	779,938	1,038,815	744,553	1,783,368	307,139	(56,606)	13,121	(7,199)	(7,956)	(88)	779,938	1,028,349	(11,330)	1,017,019	
全面收益																					
股東應佔溢利	-	-	-	-	-	-	-	-	701,856	701,856	-	-	-	-	-	-	-	-	844,810	844,810	
其他全面收益																					
現金流量對沖																					
－公平值收益/(虧損)	-	-	-	-	5,879	-	-	5,879	-	5,879	-	-	-	-	(267)	-	-	(267)	-	(267)	
－公平值收益轉撥至損益表	-	-	-	-	3,074	-	-	3,074	-	3,074	-	-	-	-	5,610	-	-	5,610	-	5,610	
匯兌差額	-	-	-	-	-	(1,465)	-	(1,465)	-	(1,465)	-	-	-	-	-	(277)	-	(277)	-	(277)	
全面收益總額	-	-	-	-	8,953	(1,465)	-	7,488	701,856	709,344	-	-	-	-	5,343	(277)	-	5,066	844,810	849,876	
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易																					
轉換可換股債券時發行的股份 (附註23(a))	106,183	-	(8,016)	-	-	-	-	98,167	-	98,167	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
派付股息(附註10)	-	-	-	-	-	-	-	-	(716,196)	(716,196)	-	-	-	-	-	-	-	-	(86,473)	(86,473)	
購回及註銷可換股債券時 終止確認權益部分(附註21(b))	-	-	(2,547)	-	-	-	-	(2,547)	(22,128)	(24,675)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
以股權支付的補償 (見薪酬報告第66頁)	-	-	-	6,857	-	-	-	6,857	-	6,857	-	-	-	6,161	-	-	-	6,161	-	6,161	
股份獎勵之授出(附註23(b))	-	-	-	482	-	-	-	482	(2,460)	(1,978)	-	-	-	(792)	-	-	-	(792)	(2,454)	(3,246)	
於有限制股份獎勵授出後 發行的股份(附註23(b))	7,949	-	-	(8,093)	-	-	-	(144)	-	(144)	6,236	-	-	(6,474)	-	-	-	(238)	-	(238)	
股份獎勵之失效(附註23(b))	-	-	-	148	-	-	-	148	-	148	-	-	-	269	-	-	-	269	-	269	
於12月31日	427,507	(56,606)	2,558	(8,641)	6,340	(1,830)	779,938	1,149,266	705,625	1,854,891	313,375	(56,606)	13,121	(8,035)	(2,613)	(365)	779,938	1,038,815	744,553	1,783,368	

(a) 股份溢價主要為扣除計入股本之面值後的發行股份所得款項淨額。

(b) 在本公司股份於2004年在聯交所上市前，本公司通過股份轉換的方式取得PB Vessels Holding Limited及其附屬公司的控制股權，而所收購的附屬公司股份面值與本公司發行股份的面值之間的差額，即為合併儲備。

(c) 實繳盈餘指由於本公司於2016年5月27日生效之股本重組所致的股本削減金額，該等金額轉撥自股本及股份溢價賬目。根據百慕達1981年公司法(經修訂)，實繳盈餘可供分派，惟於以下情況下，本公司不得以實繳盈餘作出分派：(i)本公司當時或於分派後將無法償付其到期負債；或(ii)本公司資產之可變現值將因而低於其負債。

25 綜合現金流量表附註

(a) 除稅前溢利與經營業務產生的現金對賬表

千美元	2022年	2021年
除稅前溢利	702,497	846,348
資產及負債調整		
貨船及其他物業、機器及設備之折舊	142,080	119,435
使用權資產之折舊	56,475	32,760
出售物業、機器及設備之(收益)/虧損	(16,048)	448
出售持作出售資產之虧損/(收益)	80	(85)
轉換可換股債券之激勵及費用	15,824	-
撥備	7,187	4,279
不符合對沖會計法的衍生工具之未變現收益淨額	5,490	4,447
貨船減值撥備/(撥回)		
- 自有貨船	1,513	(150,283)
- 使用權資產	-	(2,214)
- 持作出售資產	-	839
資本及資金調整		
以股權支付的補償	6,857	6,161
業績調整		
財務開支淨額	15,434	31,712
匯兌收益淨額	(448)	(56)
營運資金變化前的除稅前溢利	936,941	893,791
存貨的增加	(20,871)	(25,495)
應收貿易賬款及其他應收款項的減少/(增加)	13,968	(93,974)
應付貿易賬款及其他應付款項的增加	7,212	77,146
經營業務產生的現金	937,250	851,468

(b) 借貸的對賬表

千美元	2022年	2021年
於1月1日	588,156	863,885
現金流量		
提用銀行貸款及其他借貸	-	70,000
償還銀行貸款及其他借貸	(80,940)	(348,290)
購回及註銷可換股債券	(32,669)	-
可換股債券票息付款	(1,839)	(5,250)
其他非現金變動		
攤銷貸款安排費用	2,478	1,108
應計可換股債券票息	4,497	7,540
轉換可換股債券	(102,508)	-
外匯調整	1,433	(837)
於12月31日	378,608	588,156

(c) 所有租賃的現金流出

所有租賃的現金流出總額為1,002,300,000美元(2021年: 943,100,000美元)。

26 承擔

(a) 資本承擔

千美元	2022年	2021年
已訂約但未確認為負債 — 購買貨船及貨船設備合約	42,399	16,757

(b) 租賃承擔

(i) 本集團作為承租人 — 付款

不可撤銷的租賃承擔包括租賃期12個月或以下的短期租賃、低值資產租賃以及租賃期超過12個月而於2022年12月31日尚未開始的長期租賃。

該等租賃的未來累計最低租賃付款如下：

千美元	貨船	辦公室設備	總計
於2022年12月31日			
一年以內	92,050	8	92,058
第二至第五年	87,979	7	87,986
第五年以後	29,033	—	29,033
	209,062	15	209,077
於2021年12月31日			
一年以內	111,862	20	111,882
第二至第五年	—	26	26
	111,862	46	111,908

(ii) 本集團作為出租人 — 收入

本集團於不可撤銷經營租賃項目下的貨船未來累計最低租賃收入列表如下：

千美元	2022年	2021年
一年以內	71,634	136,793
第二至第五年	19,120	27,907
	90,754	164,700

本集團出租貨船的租賃年期於1年至4年內(2021年：1年至5年內)屆滿。將於4年內屆滿之租賃乃關於一艘好望角型乾散貨船。

會計政策 — 經營租賃：本集團為出租人

當本集團按經營租賃租出資產時，該等資產會列入資產負債表，且(如適用)按附註12「物業、機器及設備」所載的本集團折舊政策予以折舊。按經營租賃出租資產產生的收入於租賃期內以按時間的日均租金確認。

27 財務負債概要

本附註應連同第58頁所載的流動資金風險一節一併閱讀。本集團的財務負債、以淨額結算衍生金融工具及以總額結算衍生金融工具，以於結算日至合約到期日之餘下期間作為基準金額的有關到期情況概述如下。當中為合約現金流量，包括本金及利息部分(如適用)。

千美元	一年以內		第二年		第三至第五年		第五年以後		總計	
	2022年	2021年	2022年	2021年	2022年	2021年	2022年	2021年	2022年	2021年
借貸										
銀行貸款	72,743	68,718	67,231	75,383	201,368	208,252	24,749	75,412	366,091	427,765
其他借貸	12,063	11,289	3,812	12,063	11,404	11,415	20,038	23,839	47,317	58,606
可換股債券	35,133	5,250	-	5,250	-	185,500	-	-	35,133	196,000
租賃負債	62,625	33,020	26,303	15,344	7,284	14,301	344	1,178	96,556	63,843
衍生金融工具										
(i) 結算淨額 (a)										
利率掉期合約	(3,141)	1,782	(1,833)	607	(1,352)	327	-	-	(6,326)	2,716
燃料掉期合約	4,816	10,021	292	19	-	-	-	-	5,108	10,040
(ii) 結算總額 (b)										
遠期外匯合約										
- 現金流量對沖										
- 流出	13,215	48,456	-	13,215	-	-	-	-	13,215	61,671
- 流入	(10,720)	(45,682)	-	(11,391)	-	-	-	-	(10,720)	(57,073)
- 其他										
- 流出	14,946	2,249	-	566	-	-	-	-	14,946	2,815
- 流入	(15,854)	(2,220)	-	(568)	-	-	-	-	(15,854)	(2,788)
流出淨額	1,587	2,803	-	1,822	-	-	-	-	1,587	4,625
應付貿易賬款及 其他應付款項	201,539	176,442	-	-	-	-	-	-	201,539	176,442

(a) 以淨額結算衍生金融工具指按衍生資產或負債之條款以淨額機制結算，例如結算財務資產或負債的合約價格與市場價格之間的差異。

(b) 以總額結算衍生金融工具指衍生資產或負債未按上述淨額機制結算。

28 重大關連人士交易

本集團在正常業務過程中按公平基準進行之重大關連人士交易(並不符合上市規則第十四A章所界定之關連交易或持續關連交易之定義)僅包括主要管理層薪酬。有關主要管理層薪酬的詳情(包括董事酬金)及僱員福利的會計政策，請參閱於第65至67頁的薪酬報告。

29 財務擔保

於2022年12月31日，本公司已為若干附屬公司就本集團之貸款融資作出最大額度為494,200,000美元(2021年：603,100,000美元)之企業擔保。

會計政策

財務擔保合約是指要求擔保發行人(即擔保人)須就由於指定債務人未能根據債務工具的條款於到期日還款給擔保受益人(即持有人)所帶來的虧損而向持有人作出特定補償的合約。

30 或然負債及或然資產

於2022年及2021年12月31日，本集團並無重大或然負債及或然資產。

會計政策

或然負債指產生自過往事件的可能責任，且其存在只能由本集團無法完全控制的一個或多個不確定未來事件的發生或不發生而確認。或然負債還有可能是產生自過往事件的當前責任，但由於未必構成經濟資源流失，或由於責任的數額無法可靠地計算，有關負債未被確認列賬。

雖然或然負債未被確認列賬，但在財務報表附註中須予以披露。當經濟資源可能外流時，有關負債將被確認為撥備。

或然資產指產生自過往事件的可能資產，且其存在只可能由本集團無法完全控制的一個或多個不確定未來事件的發生或不發生而確認。

雖然或然資產未被確認列賬，但當很有可能收到經濟效益時會在財務報表附註中披露。當肯定收到經濟效益時，有關資產將確認列賬。

31 結算日後事項

於2022年12月31日後，本集團已與第三方訂立合約，以收購一艘小靈便型乾散貨船、一艘超靈便型乾散貨船及四艘超大靈便型乾散貨船，總代價為124,700,000美元。

該六艘貨船預計於2023年2月至2023年7月期間交付。

32 主要附屬公司

於2022年12月31日，本公司全資擁有下列主要附屬公司的直接及間接權益：

公司名稱	註冊成立／ 營運地點	已發行及繳足股本	主要業務
直接持有股份			
PB Vessels Holding Limited	英屬處女群島	1,191,118,775美元	投資控股
PB Management Holding Limited	英屬處女群島	12,313美元	投資控股
PB Issuer (No.5) Limited	英屬處女群島	1美元	可換股債券發行
間接持有股份			
貨船擁有及租賃			
Albatross Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Astoria Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Badger Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有
Baker River Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Barracuda Island Limited	香港／國際	1港元	貨船租賃
Barrow Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Bass Strait Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Bell Bay Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Block Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Bonny Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Bright Cove Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Cherry Point Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Chiloe Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Columbia River Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Cooper Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Corio Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Cramond Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
鷹峯貿易有限公司	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Eastern Cape Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Elizabay Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Elizabeth River Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Esperance Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Finest Solution Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Fortune Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Future Sea Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Gharapuri Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Gold River Vessel Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃

32 主要附屬公司(續)

公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及繳足股本	主要業務	公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及繳足股本	主要業務
Good Shape Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Matakana Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Goodwyn Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Mega Fame Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Grande Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Mersea Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Gullholmen Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Mount Aso Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Hainan Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Mount Hikurangi Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Helen Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Mount Rainier Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Honey Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Mount Seymour Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Illovo River Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Mount Taranaki Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Imabari Logger Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Neptune Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Impression Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Newman Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	26,001美元	貨船擁有及租賃
Ince Point Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Nightingale Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Incheon Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Nobal Sky Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Indian Ocean Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Nootka Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Indigo Lake Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	North Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Iona Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Novelty Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Ipanema Beach Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Oak Bay Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Ipswich Bay Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Olive Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Irvine Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Olympia Logger Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Isabela Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Orange River Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船租賃
Iwagi Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Osaka Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Jamaica Bay Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Otago Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
James Bay Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Otago Harbour Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Jericho Beach Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Oyster Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Jervis Bay Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Chartering Limited	英屬處女群島／國際	10美元	貨船租賃
Jiangmen Trader Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Chartering (No. 2) Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Jules Point Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Chartering (No. 3) Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Jumeirah Beach Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Chartering (No. 4) Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Kaiti Hill Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Chartering (No. 6) Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Kanda Logger Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Chartering (No. 7) Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Key West Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Paqueta Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Kodiak Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pearl Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Kultus Cove Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pelican Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Labrador Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	38,001美元	貨船擁有及租賃				
Lake Stevens Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃				
Liberty Vessel Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃				
Longview Logger Limited	香港／國際	1港元	貨船租賃				
Luzon Strait Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃				
Marawah Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有				

32 主要附屬公司(續)

公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及繳足股本	主要業務	公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及繳足股本	主要業務
Penguin Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Supramax Limited	香港	10港元	貨船管理及航運服務
Port Alberni Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin (UK) Limited ¹	英格蘭及威爾斯	2英鎊	船務諮詢服務
Port Alfred Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping (Australia) Pty Ltd ¹	澳洲	1澳元	船務諮詢服務
Port Alice Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping (Brasil) Ltda	巴西聯邦共和國	95,000巴西雷亞爾	船務諮詢服務
Port Angeles Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping (Canada) Limited	加拿大英屬哥倫比亞省	1股無面值之普通股	船務諮詢服務
Puget Sound Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping (Chile) Limitada	智利聖地牙哥	相等於6,000美元的 智利比索	船務諮詢服務
Saldanha Bay Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping DMCC 太平洋航運(香港)有限公司	阿拉伯聯合酋長國 香港	50,000阿聯酋迪拉姆 20港元	貨船管理及營運 貨船代理及管理服務
Seal Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping (New Zealand) Limited	紐西蘭	100股無面值之股份	船務諮詢服務
Shakespeare Bay Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping (South Africa) (Pty) Ltd ¹	南非共和國	120股無面值之股份	船務諮詢服務
Shark Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping (UK) Limited ¹	英格蘭及威爾斯	2英鎊	船務諮詢服務
Sharp Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Shipping (USA) Inc.	美國	1,000美元	船務諮詢服務
Shelter Island Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃	PB Maritime Personnel Inc. ¹	菲律賓	17,300,000菲律賓比索	船員服務
Silhouette Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃	PBS Corporate Secretarial Limited	香港	10港元	秘書服務
Skomer Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃	太華船務(北京)有限公司 ^{1及2}	中國	4,000,000美元 (註冊股本)	代理及貨船管理服務
Swan River Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃				
Tampa Bay Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃				
Texel Island Limited	香港/國際	1港元	貨船租賃				
Uhland Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃				
Verner Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃				
West Bay Shipping Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃				
White Bay Limited	香港/國際	1港元	貨船擁有及租賃				
Zhoushan Shipping Limited	英屬處女群島/國際	1美元	貨船擁有及租賃				
其他							
太平洋航運代理有限公司	香港/國際	10港元	船務諮詢服務				
Pacific Basin Handysize Limited	英屬處女群島/香港	10美元	貨船管理及航運服務				
Pacific Basin Handysize (HK) Limited	香港	10港元	貨船管理及航運服務				

(1) 該等附屬公司的財務報表並不由羅兵咸永道會計師事務所審核。該等附屬公司之淨負債及本集團股東應佔年內淨虧損之總計分別為27,092,000美元(2021年: 22,248,000美元)及8,504,000美元(2021年: 5,818,000美元)。

(2) 該附屬公司乃為於中國成立的外商獨資企業, 本集團已悉數繳足其註冊資本。

33 本公司資產負債表及儲備變動

(a) 本公司資產負債表

	於12月31日		
	附註	2022年 千美元	2021年 千美元
資產			
非流動資產			
於附屬公司的投資		1,328,322	1,326,250
流動資產			
預付款項及其他應收款項		1,561	222
應收附屬公司款項		575,036	469,834
現金及現金等價物		174	75
		576,771	470,131
資產總額		1,905,093	1,796,381
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本	23	52,464	47,858
保留溢利		653,496	649,850
其他儲備		1,198,804	1,085,278
權益總額		1,904,764	1,782,986
負債			
流動負債			
應計費用及其他應付款項		329	276
應付附屬公司款項		-	13,119
負債總額		329	13,395

董事會已於2023年2月23日批准發表本財務報表。



Martin Fruergaard
董事



Peter Schulz
董事

(b) 本公司儲備變動

千美元	其他儲備					總計
	股份溢價	僱員 福利儲備	實繳盈餘	小計	保留溢利	
於2022年1月1日	313,375	(8,035)	779,938	1,085,278	649,850	1,735,128
全面收益						
股東應佔溢利	-	-	-	-	722,302	722,302
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易						
轉換可換股債券時發行的股份(附註23(a))	106,183	-	-	106,183	-	106,183
派付股息(附註10)	-	-	-	-	(716,196)	(716,196)
以股權支付的補償(見薪酬報告第66頁)	-	6,857	-	6,857	-	6,857
股份獎勵之授出(附註23(b))	-	482	-	482	(2,460)	(1,978)
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(附註23(b))	7,949	(8,093)	-	(144)	-	(144)
股份獎勵之失效(附註23(b))	-	148	-	148	-	148
於2022年12月31日	427,507	(8,641)	779,938	1,198,804	653,496	1,852,300
於2021年1月1日	307,139	(7,199)	779,938	1,079,878	9,893	1,089,771
全面收益						
股東應佔溢利	-	-	-	-	728,884	728,884
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易						
派付股息(附註10)	-	-	-	-	(86,473)	(86,473)
以股權支付的補償(見薪酬報告第66頁)	-	6,161	-	6,161	-	6,161
股份獎勵之授出(附註23(b))	-	(792)	-	(792)	(2,454)	(3,246)
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(附註23(b))	6,236	(6,474)	-	(238)	-	(238)
股份獎勵之失效(附註23(b))	-	269	-	269	-	269
於2021年12月31日	313,375	(8,035)	779,938	1,085,278	649,850	1,735,128

於本公司的財務報表內處理的股東應佔溢利為722,302,000美元(2021年：728,884,000美元)。

獨立核數師 報告

致太平洋航運集團有限公司股東

(於百慕達註冊成立的有限公司)

意見

我們已審計的內容

太平洋航運集團有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)列載於第80至115頁的綜合財務報表，包括：

- 於2022年12月31日的綜合資產負債表；
- 截至該日止年度的綜合損益表；
- 截至該日止年度的綜合全面收益表；
- 截至該日止年度的綜合權益變動結算表；
- 截至該日止年度的綜合現金流量表；及
- 綜合財務報表附註，包括主要會計政策及其他解釋信息。

我們的意見

我們認為，該等綜合財務報表已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了 貴集團於2022年12月31日的綜合財務狀況及其截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量，並已遵照香港《公司條例》的披露規定妥為擬備。

意見的基礎

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計綜合財務報表承擔的責任」部分中作進一步闡述。

我們相信，我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

獨立性

根據香港會計師公會頒布的《專業會計師道德守則》(以下簡稱「守則」)，我們獨立於 貴集團，並已履行守則中的其他專業道德責任。

關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷，認為對本年度綜合財務報表的審計最為重要的事項。這些事項是在我們審計整體綜合財務報表及出具意見時進行處理的。我們不會對這些事項提供單獨的意見。我們在審計中識別一項關鍵審計事項為自有貨船及使用權資產賬面值。

關鍵審計事項

自有貨船及使用權資產賬面值

請參閱綜合財務報表附註12及附註13。

於2022年12月31日，貴集團擁有一支價值分別為1,770,400,000美元及81,200,000美元的自有貨船船隊及使用權資產（「乾散貨船」）。使用權資產代表貴集團（作為承租人）於租賃期內使用租賃貨船的權利。

貴集團於2022年12月31日的資產淨值高於其市值。此被視為是潛在減值的跡象。管理層因此對貴集團的乾散貨船進行減值評估。

於進行這評估的過程時，貴集團繼續將乾散貨船分為三個現金產生單位。該三個現金產生單位分別為低於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船（「小型小靈便型乾散貨船」）、相等於或高於30,000載重噸的小靈便型乾散貨船（「大型小靈便型乾散貨船」）以及超靈便型乾散貨船。

管理層按資產的使用價值與扣除出售開支之公平值兩者中較高者釐定各現金產生單位的可收回金額。使用價值計算乃基於各現金產生單位的未來貼現現金流量而得出，當中涉及作出重大判斷及假設，包括預期僱用率、按期租合約對等基準的日均租金、服務成本、通脹率及採用於未來現金流的貼現率。乾散貨船的扣除出售開支之公平值乃主要基於獨立第三方估值師評估的貨船市值。

貴集團基於評估結果，作出於2022年12月31日並無就乾散貨船確認減值的結論。

我們的審計如何處理關鍵審計事項

我們通過評估所採用的估值方法，以評核管理層對該等現金產生單位的可收回金額所作的評估。

在使用價值模型方面，我們評估於使用價值模型中採用的未來貼現現金流量及其制定過程，包括與董事會最近期批准的預算進行比較以及評估相關的假設，當中包括：

- 比較按期租合約對等基準的日均租金預測與歷來實際表現及外部行業預測；
- 比較營運開支通脹率及一般及行政管理開支通脹率與外部經濟預測；
- 比較服務成本與外部市場數據；
- 比較預測僱用率與歷來實際表現；
- 基於我們對業內所用貼現率及可比較機構的專業知識評估貼現率；
- 評估過往預算及預測的合理性，包括比較去年的使用價值模型所採用的預期僱用率、租入貨船的租金及營運開支與今年的業務實際表現；
- 根據我們對業務及行業的知識，就上述假設進行敏感度分析。

關於管理層對扣除出售開支之公平值的評估：

- 我們已評估及評核管理層所採用的外聘估值師的水平、能力和客觀性；
- 我們亦已根據外部市場數據為基準衡量了估值師的估值。

基於現有憑證，我們認為管理層於減值評估中使用的判斷及假設合理。

其他信息

貴公司董事須對其他信息負責。其他信息包括年報內的所有信息，但不包括綜合財務報表及我們的核數師報告。其他信息不包括在年報內呈列的特定資料，該等資料被視為綜合財務報表的組成部分，因此涵蓋在我們對綜合財務報表發表的審計意見內。

我們對綜合財務報表的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

結合我們對綜合財務報表的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與綜合財務報表或我們在審計過程中所了解的情況存在重大抵觸，或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。

董事及審核委員會就綜合財務報表須承擔的責任

貴公司董事須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《公司條例》的披露規定擬備真實而中肯的綜合財務報表，並對其認為為使綜合財務報表的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

在擬備綜合財務報表時，董事負責評估 貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事有意將 貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審核委員會須負責監督 貴集團的財務報告過程。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

我們的目標，是對綜合財務報表整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們僅按照百慕達1981年《公司法》第90條向 閣下（作為整體）報告我們的意見，除此之外本報告別無其他目的。我們不會就本報告的內容向任何其他人士負上或承擔任何責任。合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《香港審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或匯總起來可能影響綜合財務報表使用者依賴綜合財務報表所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

在根據《香港審計準則》進行審計的過程中，我們運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。我們亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對 貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對 貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致 貴集團不能持續經營。
- 評價綜合財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合財務報表是否中肯反映交易和事項。
- 就 貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對綜合財務報表發表意見。我們負責 貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

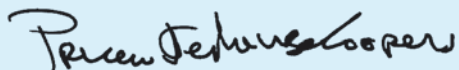
核數師就審計綜合財務報表承擔的責任(續)

除其他事項外，我們與審核委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部控制的任何重大缺陷。

我們還向審核委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及在適用的情況下，用以消除對獨立性產生威脅的行動或所採取的防範措施。

從與審核委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期綜合財務報表的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是John J. Ryan。



羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港，2023年2月23日

集團財務 概要

下文載列本集團過去五個財政年度的業績、資產負債表、現金流量及其他數據摘要，有關資料乃摘錄自本集團於該等年度的年報而並無按現行會計準則作出追溯調整：

千美元	2022年	2021年	2020年	2019年	2018年	
業績						
營業額	3,281,626	2,972,514	1,470,932	1,585,900	1,591,564	
稅息折舊及攤銷前溢利	935,131	889,858	184,736	230,704	215,848	
基本溢利／(虧損)	714,722	698,307	(19,444)	20,534	71,968	
股東應佔溢利／(虧損)	701,856	844,810	(208,228)	25,124	72,284	
資產負債表						
資產總額	2,648,685	2,745,432	2,189,527	2,394,235	2,366,206	
負債總額	(741,330)	(914,206)	(1,125,018)	(1,118,303)	(1,134,997)	
權益總額	1,907,355	1,831,226	1,064,509	1,275,932	1,231,209	
現金及存款總額	443,877	459,721	234,824	200,244	341,802	
現金／(借貸)淨額	65,269	(128,435)	(629,061)	(662,907)	(619,291)	
現金流量						
經營	935,317	850,422	219,613	217,027	189,555	
投資	63,179	(334,001)	(92,114)	(143,900)	(116,842)	
其中購置物業、機器及設備	(84,718)	(224,483)	(102,031)	(183,984)	(127,924)	
融資	(949,128)	(433,027)	(101,572)	(202,146)	29,979	
現金及現金等價物淨變動	49,368	83,394	25,927	(129,019)	102,692	
其他數據						
每股基本盈利	美仙	13.93	17.90	(4.45)	0.55	1.64
每股股息	美仙	10.0	9.5	—	0.3	0.8
可供分派溢利派息率		75%	54%	—	51%	50%
每股經營業務產生的現金流	美仙	18.5	18.0	4.7	4.8	4.3
每股公司賬面淨值	美仙	36.3	38.0	22.2	27.1	27.2
年末收市價	港元	2.64	2.86	1.46	1.64	1.49
年末市值	千美元	1,781,600	1,764,800	902,000	993,000	863,000

公司資料

主要辦事處

香港
黃竹坑
香葉道二號
One Island South 31樓
電話：+852 2233 7000 傳真：+852 2865 2810

註冊辦事處

Clarendon House
2 Church Street
Hamilton HM11
Bermuda

全球辦事處

香港、大連、德班、馬尼拉、伊洛伊洛、東京、奧克蘭、墨爾本、杜拜、倫敦、斯坦福、聖地牙哥、里約熱內盧及溫哥華

股份過戶登記處

香港中央證券登記有限公司
香港灣仔
皇后大道東183號
合和中心17M樓
電話：+852 2862 8555 傳真：+852 2865 0990
電郵：hkinfo@computershare.com.hk

核數師

羅兵咸永道會計師事務所
執業會計師
註冊公眾利益實體核數師

律師

夏禮文律師行

公司秘書

莫潔婷女士，註冊會計師
電郵：companysecretary@pacificbasin.com

股份代號

聯交所：2343.HK
彭博：2343 HK
路透：2343.HK

上市地點及上市日期

香港聯合交易所有限公司
2004年7月14日

已發行股份總數

於2022年12月31日為5,261,211,023股

公共及投資者關係

電郵：ir@pacificbasin.com
電話：+852 2233 7000
傳真：+852 2110 0171

網址

www.pacificbasin.com



社交媒體渠道

Facebook、Twitter、LinkedIn、YouTube及微信



2022年可持續發展報告



請登入網址瀏覽年報及
可持續發展報告

www.pacificbasin.com/ar2022



歡迎使用網上意見表格向我們提出建議

P 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)

向每一位均是 海上英雄的 太平洋航運船員致敬

2022 年報



請掃描此處進入本公司網站
關注我們



製作：資本財經印刷有限公司

香港
黃竹坑
香葉道2號
One Island South 31樓

電話：+852 2233 7000
電郵：IR@pacificbasin.com

www.pacificbasin.com

* 僅供識別