



Pacific Basin



強健業務模式  
靈活貨船  
熱誠團隊

太平洋航運  
2018年報  
股份代號：2343



# 業務摘要

## 集團

2018年業績表現顯著改善，是由於乾散貨市況的好轉及我們為復甦部署所採取的措施

我們錄得**216,000,000**美元  
稅息折舊及攤銷前溢利及

**72,000,000**美元淨溢利

董事會建議派付末期股息每股

**3.7**港仙

全年股息合共為**6.2**港仙

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的收入分別高於市場指數

**22%及12%**

我們簽訂循環信用及定期貸款

**365,000,000**美元

我們年末持有的現金為

**342,000,000**美元

淨負債比率為**34%**

## 船隊

我們購置了七艘現代化貨船，其中四艘的總代價的半數以發行股份支付，另外，我們亦出售了一艘船齡較高的貨船

我們擁有**111**艘自有貨船，連同租賃貨船，我們一般營運逾**200**艘貨船

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船於2019年的收租日數中，分別已有**44%**及**63%**按日均租金**9,370**美元及**10,570**美元（淨值）獲訂約

我們主要透過規模效益及良好的成本控制，維持整體較有競爭力的成本架構，小靈便型及超靈便型貨船日均營運綜合開支為**3,850**美元

## 展望

中美貿易衝突削弱2019年年初的乾散貨運市場情緒及季節性市場

然而，市場正值季節性復甦，全球乾散貨貿易預計於2019年將持續以較慢速度整體增長

我們預期2019年的市場，會受到貿易衝突的不確定性及環保規例下受壓抑的供應所影響，將較為波動

我們看好二手貨船價值，並會繼續物色具吸引力的購置貨船機遇

我們強健的貨運商業模式，龐大的自有船隊，穩健的現金狀況和具競爭力的成本架構，均為我們的未來業務打好基礎。

本頁照片：我們滿載木材的31,800噸重噸小靈便型乾散貨船「Pacific Logger」駛離紐西蘭陶朗加

封面照片：

1) 我們的57,000噸重噸超靈便型乾散貨船「Honey Island」剛於美國西雅圖卸下石膏（相片由Tiffany Von Arnim提供）

2) 現為大副的陳傳武於2007年加入太平洋航運為船員實習生

3) 於加拿大溫哥華卸糖

# 業務簡介

## 太平洋航運已成功建立現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船東及營運商的全球領導地位

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，為超過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。我們的團隊擁有超過3,800名船員及336名分布全球12個主要地區的辦事處的岸上員工。

### 我們的船隊

(於2019年1月31日)

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

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

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

### 企業社會責任報告

全面的企業社會責任報告可於我們的網上年報及現以獨立文件形式載列於我們網站內可持續發展分頁中，網址如下：

[www.pacificbasin.com/tc/sustainability/csr.php](http://www.pacificbasin.com/tc/sustainability/csr.php) 

### 綜合報告框架

在擬備本集團年報、企業社會責任報告及內部管理報告中，我們遵循國際綜合報告理事會的國際框架。該框架提升了我們的思考、規劃及報告業務的方式。



#### 業務回顧

- 00 業務摘要
- 01 業務簡介
- 02 策略模式
- 03 財務概要
- 04 主席報告
- 05 行政總裁報告
- 08 市場回顧
- 10 2018年的表現
- 12 日均貨船開支及承擔

#### 資金

- 14 現金流及現金
- 15 債務
- 16 財務開支

#### 策略回顧

- 17 共邁遠途
- 18 核心業務資料
- 20 資源應用
- 22 履行策略及風險
- 29 企業社會責任摘要
- 30 新聞及成就

#### 管治

- 31 企業管治
- 40 董事
- 42 薪酬報告
- 45 董事會報告
- 49 投資者關係
- 96 公司資料

#### 財務報表

- 52 集團表現分析
- 53 財務報表
- 57 財務報表附註
- 91 獨立核數師報告
- 95 集團財務概要

#### 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](http://www.pacificbasin.com) 瀏覽相關詳情
-  連結至我們的企業社會責任報告的相關詳情
-  重要關鍵績效指標
-  經審核資料

# 策略模式



**200+**  
艘貨船

### 卓越船隊

我們營運全球最大型及可互換的優質小靈便型及超靈便型貨船船隊，使我們能隨時隨地提供高效率的營運及可靠的服務。



**12**  
個辦事處

### 經驗團員

我們的員工分布於全球各地設立的據點。我們於全球設立的前線客戶服務辦事處網絡，確保我們與客戶保持緊密合作，並增進信任和溝通，從而提升我們對業務的洞察力及知識，以確保我們可提供最優質的服務。



**500+**  
名客戶

### 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地區化服務、堅實的服務可靠性、加強客戶滿意度及良好的環球商譽。

## 達到的重點價值：我們按期租合約對等基準的收入較市場優勝的能力

本著以客為先的宗旨為客戶提供領先市場的服務

本集團的首要目標是與客戶建立及維持長期合作關係

從解決問題出發，向客戶提供合理、迅速及靈活的服務

與客戶緊密合作，增加獲得互惠互利的現貨及長期貨運合約機會

覆蓋廣泛的全球辦事處網絡

我們的營業及技術支援辦事處分布全球不同地區，提供更完善的綜合國際服務

融入地區使我們能清楚了解及回應客戶需要及提供首屈一指的個人化服務

面向全球使我們能掌握全面的市場情報及貨運商機，並能提供最理想的貨運服務及對船隊作出定位

### 大型船隊及多功能貨船

具規模的船隊及可靈活互換的優質貨船為客戶提供富彈性的服務、優化航程及提高貨船及船隊僱用率

內部技術營運部門負責加強集團的健康與安全意識及質量與成本控制，以確保我們向客戶提供更可靠和完善的綜合服務及支援

### 穩健的公司架構及財政實力

致力達至業內最高水平的內部及對外報告、透明度及企業管理

穩健的現金狀況及強勁的往績記錄使我們成為首選合作夥伴

我們在香港的上市地位、規模及穩健的資產負債表有助我們享有不同的集資渠道

對持份者利益負責，及對良好的企業管治及企業社會責任的承諾



## 重點策略

### 我們履行策略

投資高質素的船隊 [第22頁](#)

培育人才 [第23頁](#)

深化客戶關係 [第24頁](#)

維護健康、安全及環境 [第25頁](#)

完善管理及管治常規 [第26頁](#)

提高效率及控制成本 [第27頁](#)

提升公司架構及財政實力 [第28頁](#)



[第20頁](#)  
資源應用

[第22頁](#)  
履行策略及風險

# 財務概要

## 72.3 百萬美元

### 基本溢利

↑ +68.7 百萬美元 (按年)

## 215.8 百萬美元

### 稅息折舊及攤銷前溢利<sup>1</sup>

↑ +82.0 百萬美元 (按年)

## 341.8 百萬美元

### 現金 於2018年12月31日

↑ +97.1 百萬美元 (按年)

## 6.2 港仙

### 全年每股股息

↑ +6.2 港仙 (按年)

	2018年 百萬美元	2017年 百萬美元
<b>業績</b>		
營業額	1,591.6	1,488.0
按期租合約對等基準的收入總額	881.1	786.5
稅息折舊及攤銷前溢利 <sup>1</sup>	215.8	133.8
基本溢利 <b>KPI</b>	72.0	2.2
股東應佔溢利	72.3	3.6
<b>資產負債表</b>		
資產總額	2,366.2	2,231.6
現金及存款總額	341.8	244.7
借貸淨額	619.3	636.3
股東權益	1,231.2	1,161.1
資本承擔	70.2	32.3
<b>現金流量</b>		
經營	189.5	124.7
投資	(116.8)	(123.6)
融資	30.0	56.8
現金及現金等價物淨增加 (不包括定期存款)	102.7	57.9
<b>每股數據</b>		
每股基本盈利	12.9	0.7
全年股息 <b>KPI</b>	6.2	-
經營業務產生的現金	33.8	23.8
股東權益	213	204
期末股價	149	169
期末市值	68億港元	75億港元
<b>比率</b>		
淨溢利率	5%	1%
平均股本回報率	6%	1%
股東總回報率	(10%)	35%
借貸淨額相對自有貨船 賬面淨值比率 <b>KPI</b>	34%	35%
借貸淨額相對股東權益比率	50%	55%
利息覆蓋率(不包括減值) <b>KPI</b>	6.0倍	3.7倍

<sup>1</sup> 稅息折舊及攤銷前溢利乃按毛利減間接一般及行政管理開支計算，不包括折舊及攤銷、匯兌差額、以股權支付的補償、燃料掉期合約之未變現收支淨額、貨運期貨協議之未變現收支淨額、有償契約撥備之動用及撥回及租賃開支扣減之調整。

# 主席報告



## 太平洋航運整體表現穩健

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

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

## 2018年末期股息

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

## 讓業務可持續發展的有效平台

### 優越的船隊及強健的業務模式

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

我們具規模、統一設計、靈活可互換的船隊，讓我們於全球12個辦事處具豐富經驗的員工，為世界各地的客戶提供最

可靠的貨運服務，同時透過有效的船隻與貨物配對的能力，實現高裝載率及表現優於市場指數的按期租合約對等基準收入。我們船隊的規模及多功能性、全球覆蓋範圍、對貨船營運及貨物的專門知識以及以客戶為先的原則，為我們業務模式的核心。

### 具競爭力的資本、穩健的資產負債表及具競爭力的成本架構

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

該等措施均為我們帶來具競爭力的收支平衡水平，並進一步提高我們的財務靈活性、經營現金流、稅息折舊及攤銷前溢利及強化資產負債表。我們於2018年12月31日持有的現金增至3.42億美元，淨負債比率為34%（債務淨額相對我們自有船隊賬面淨值比率）。

我們持續有效控制貨船日均營運開支和一般及行政管理開支，維持各項業務的效率，鞏固我們在未來取得佳績的平台。

### 世界級的業界商譽、卓越團隊、明智的商業價值觀

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

肩負這些重任乃是我們的優秀管理層、員工及船員的努力，他們的經驗及對卓越服務的熱誠有助我們實現成為客戶及其他持份者之首選夥伴的目標。

我們用心經營業務及關顧客戶及員工的需要。我們的業務以人為本，因此與客戶、供應商及其他業務夥伴建立穩固的關係乃重中之重。

第17頁  
共邁遠途



我們繼續有效地投放資源在員工的培訓及發展上，從而為我們帶來卓越的海上安全表現，加強岸上的生產力及領導能力發展，為集團的傳承帶來堅強後盾。

## 富經驗的董事會及強健管治

我們的首席財務總監 Peter Schulz先生於2018年7月加盟董事會出任執行董事。董事會現由三名執行董事及六名獨立非執行董事組成，並具有廣泛的商業、策略、營運、法律、財務、會計，以及深厚的航運及商品的專業知識。

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

## 強健的策略並已為未來作好準備

我們繼續致力發展核心小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船業務，堅持奉行有效的策略，並不斷尋求提升船隊質素及有效率的經營方法。在任何市況下都堅守我們的企業使命及價值——如專注忠誠及團隊精神、以客為先及提供解決方案、迅速的應對和高度的可靠性、安全與關顧，具有誠信和責任感——這都是維持集團業務長遠可持續性的關鍵。

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

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

本集團財務狀況穩健，業務模式成熟，擁有龐大具競爭力但營運成本低的船隊，以及卓越的團隊、管治架構、策略、制度及聲譽，進一步提升我們本已具競爭力的市場位置。

本人謹代表董事會向我們忠誠的客戶、供應商、員工及其他持份者對太平洋航運的寶貴支持表示謝意。

唐寶麟  
主席

香港，2019年2月28日

# 行政總裁報告

我們乘着龐大的自有船隊及具競爭力的成本架構取得強勁業績

## 業績顯著改善

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

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

第53頁  
財務報表



## 市場持續復甦

小靈便型及超靈便型乾散貨船指數於2018年持續上揚。

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

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

第8頁  
市場回顧



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

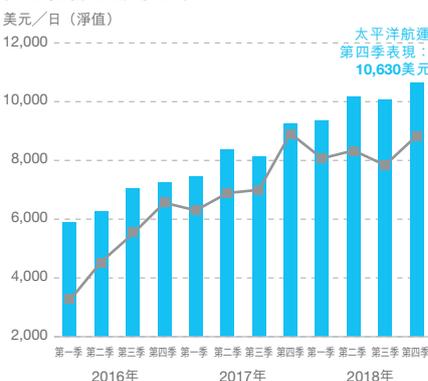
整體市場情緒受着自去年中甸開始的中美貿易不明朗因素所影響，尤其是美國穀物及大豆進口中國的季節性強勁貨物流量於第四季未能兌現。2019年年初至今的市況較過去兩年疲軟，農曆年期間跌幅更為顯著，亦受中美貿易紛爭，中國對煤炭進口量的限制及巴西的鐵礦石基礎設施受破壞因素所影響，進一步打擊市場情緒。然而，市場正值季節性復甦。

## 太平洋航運表現持續優於大市

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

於2018年，我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入分別為10,060美元及12,190美元(淨值)，較波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船指數分別高出22%及12%。

太平洋航運小靈便型乾散貨船按期租合約對等基準表現



■ 太平洋航運小靈便型乾散貨船季度表現  
 ■ 波羅的海小靈便型乾散貨船指數(BHSI)  
 資料來源：太平洋航運及波羅的海交易所

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

我們擁有經驗豐富的營業及技術團隊、環球辦事處網絡、強大的貨運支援及龐大的優質可互換船隊，實現最佳的船隻與貨運組合，從而達至最高的使用率。加上良好制度及嚴格成本控制產生的規模效益及其他效率，為我們按期租合約對等基準的日均收入溢價及具競爭力的成本提供推動力。

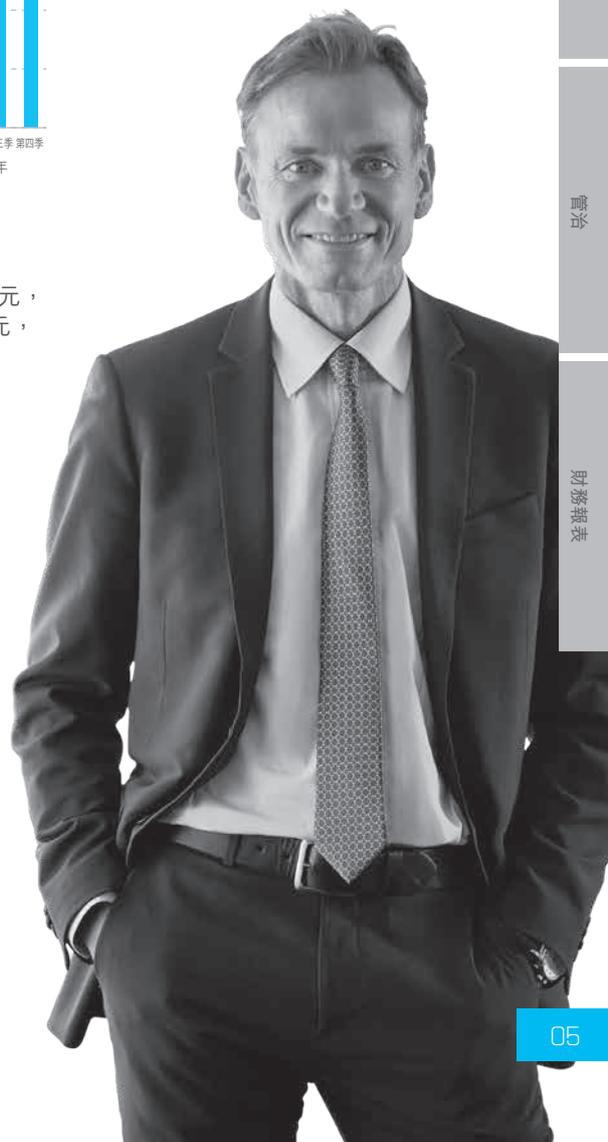
第10頁  
我們的表現



## 積極增長舉措

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

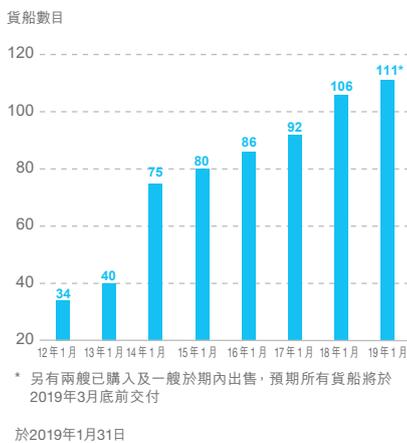
我們亦於2018年4月及8月分別以現金購買了一艘二手小靈便型乾散貨船及一艘超靈便型乾散貨船。於2018年年末，我們承諾購買一艘將於2019年3月底前交付的超靈便型乾散貨船，並出售了一艘船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船，實際上以具吸引力的價格，以較大型及船齡較淺的貨船為船隊更新。



這些交易已將我們現役自有船隊增至111艘貨船，提高了自有貨船對租賃貨船（特別是超靈便型乾散貨船）的比例，從而降低了我們自有貨船的日均收支平衡水平。

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

太平洋航運自有乾散貨船船隊



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

### 強化資產負債表

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

#### 第14頁

資金—現金流、現金等



### 環保法規對貨船投資的影響

太平洋航運繼續就業內關注的三項主要環保法規進行評估及規劃。

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

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

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

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

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

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

### 市場前景

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

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

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

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

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

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

## 已為未來作好準備

新建造貨船與二手貨船價格的差距仍然嚴重，我們繼續看好二手貨船的價值，並將繼續於價格仍處於歷史低位時尋求優質二手貨船收購機會，以擴充船隊，從而達至合理的收支平衡水平及較短的投資回報期。我們亦會考慮出售較小型及船齡較高的貨船並以具吸引力的價格購置較大型及船齡較新的貨船的機遇，從而更新船隊。

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

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

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

於2018年年末，太平洋航運榮獲Lloyd's List的年度乾散貨營運商獎項及International Bulk Journal的優質顧客服務獎項。這些獎項肯定我們對優質營運、船隊增長的承諾、致力為客戶提供優越經驗的以客為重的理念及投資於真正以客戶為先的基礎設施和業務模

式的承諾。這亦是對海上及岸上員工共同努力的高度認可，給我們成為客戶及其他持份者首選合作夥伴的動力，我們對彼等在本公司的成功中所擔當的角色表示感謝。

我們並藉此感激所有持份者的鼎力支持。



**Mats Berglund**  
行政總裁

香港，2019年2月28日

## 乾散貨運前景 中期內的可能市場因素

### 機會

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

### 威脅

- 全球經濟增長放緩影響乾散貨商品貿易
- 中國工業增長及投資放緩打擊對乾散貨運的需求
- 中國環保政策促使增加轉用可再生能源，因而可能影響煤炭進口
- 貿易爭議升級，影響全球國內生產總值增長，市場情緒轉差及乾散貨船需求減弱
- 倘新建造貨船與二手貨船的價格差距收窄，可能導致過量新船訂單
- 燃油價格長期處於低位導致貨船加快航行速度，進而令供應及排放增加
- 巴西鐵礦石基建設施受破壞影響全球鐵礦石噸位航距貿易

# 市場回顧

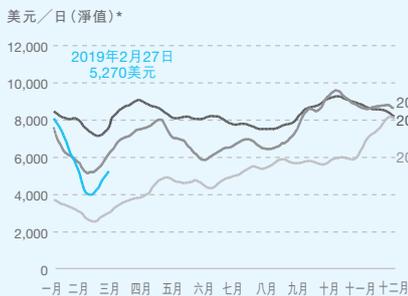
## 貨運市場概要

8,270美元 (淨值)

↑ +14%

2018年小靈便型乾散貨船  
現貨市場日均租金

2016年至2019年小靈便型乾散貨船  
現貨市場日均租金表現



資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 28,000載重噸貨船, BSI 58,000載重噸貨船)，於2019年2月27日的數據

10,910美元 (淨值)

↑ +23%

2018年超靈便型乾散貨船  
現貨市場日均租金

2016年至2019年超靈便型乾散貨船  
現貨市場日均租金表現



資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 28,000載重噸貨船, BSI 58,000載重噸貨船)，於2019年2月27日的數據

於2018年，小宗散貨貨運市場租金繼續從2016年的周期性低位復甦，乃推動自2011年以來最強勁的年度平均指數的因素。小靈便型及超靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金分別為8,270美元及10,910美元 (淨值)，平均租金按年上升14%及23%。

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

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

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

## 供應發展重點

+2.4% ↓ 1.2% (按年)

2018年全球小宗散貨船運力

+2.9% ↓ 0.1% (按年)

2018年整體乾散貨船運力

乾散貨船供應發展



資料來源：Clarksons Research，於2019年1月1日的數據

## 供應因素

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

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

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

## 貨運市場及 前景影響

## 貨船價值

17.0百萬美元

↑ +21% (按年)

二手小靈便型乾散貨船

貨運市況改善為貨船買賣活動帶來支持，並提升了貨船的價值。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船 (現定義為37,000載重噸) 及58,000載重噸的超靈便型乾散貨船之估值均為17,000,000美元。新建造貨船價格較去年二月上升8%至24,000,000美元。

小靈便型乾散貨船價值



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

貨船價值及  
行業前景影響  
新貨船訂單

## 需求發展重點

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

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

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

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

整體乾散貨船的供應與需求  
% 按年變動



資料來源：Clarksons Research，於2019年2月的數據

**+2.9%** ↓ 1.8% (按年)

2018年整體乾散貨船需求情況  
(噸位航距)

全球貿易量—大宗散貨



全球貿易量—小宗散貨



資料來源：Clarksons Research，於2019年2月的數據

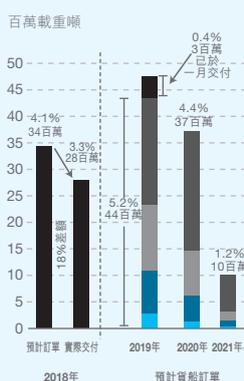
## 預計貨船訂單

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

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

合併小靈便型及超靈便型乾散貨船訂單為6.5%。

整體乾散貨船  
按年訂單



小靈便型及超靈便型  
乾散貨船合併訂單



新建造乾散貨船預訂量



資料來源：Clarksons Research，於2019年2月的數據

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

# 我們的表現

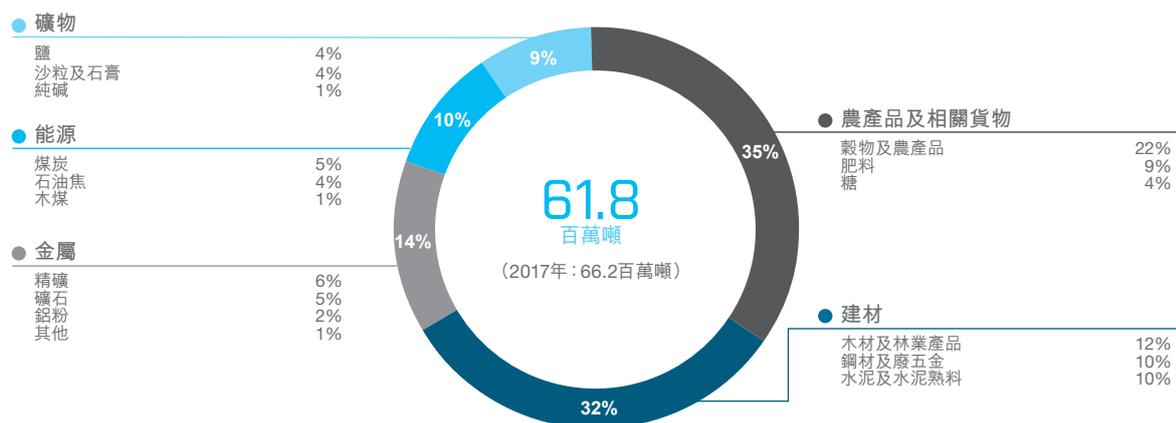
於乾散貨運市場顯著好轉的一年，我們的業務產生基本溢利淨額達72,000,000美元（2017年：2,200,000美元）。在此改善的市況下，我們的日均租金高於波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船現貨市場指數，並繼續維持有效地控制自有貨船營運開支。

## 營運表現

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

+/-附註：於本報告的列表數據中，正數變動表示該項目的表現改善，而負數變動則表示該項目的表現轉差

## 2018年本集團貨運量



## 關鍵績效指標 KPI

### 租金表現與市場比較

#### 小靈便型

表現較市場優勝 **22%**



#### 超靈便型

表現較市場優勝 **12%**



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

### 盈利能力

#### 小靈便型

85.5百萬美元 貢獻



■ 我們的小靈便型乾散貨船50,120收租日的日均租金為10,060美元及日均開支為8,260美元。我們的超靈便型乾散貨船29,980收租日的日均租金為12,190美元及日均開支為10,740美元。

■ 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船貢獻均有顯著的按年增長。主要由於市況改善、持續優於大市表現及有效地控制成本，達致遠低於市場租金的具競爭力的收支平衡水平，從而提升我們現有已擴大的自有貨船船隊的溢利。

■ 年內，我們平均營運139艘小靈便型乾散貨船及83艘超靈便型乾散貨船，其收租日數分別按年減少6%及13%。這是由於我們提高了自有船隊數目，及因中國的鋼材出口量下降而減少租入短期租賃超靈便型乾散貨船。

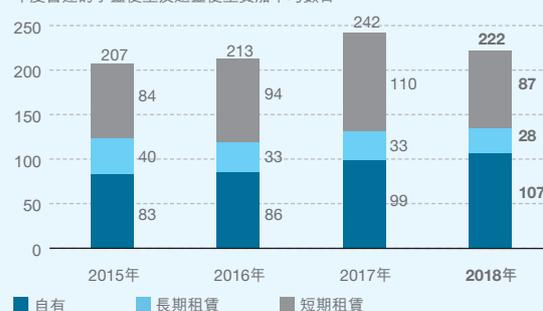
#### 超靈便型

42.1百萬美元 貢獻



#### 太平洋航運船隊發展

年度營運的小靈便型及超靈便型貨船平均數目



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

第64頁  
財務報表附註6  
我們自有貨船的賬面值

### 未來租金及已訂合約

#### 小靈便型



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

上表比較我們過去數年於二月同一時間的已訂合約水平。

■ 貨船營運商普遍面對重大的現貨市場租金升跌風險，本集團亦不例外，因此我們的已訂合約會為本集團帶來某程度上的穩定收入。

#### 超靈便型



# 日均貨船開支及承擔

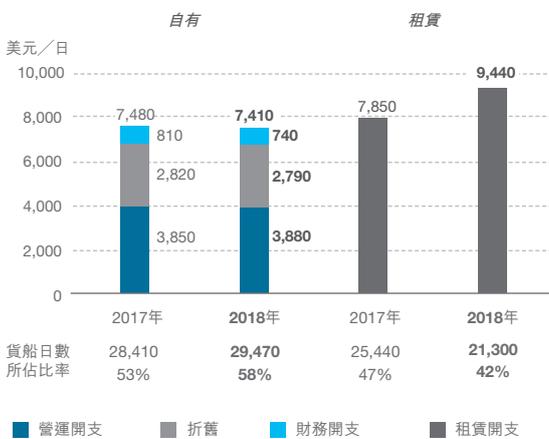
擁有及營運乾散貨船所產生的開支佔本集團總開支的最大部分，我們有效控制「日均貨船開支」的能力，直接影響貨船經營利潤及集團整體的財務表現。以下載列有關我們日均貨船開支的簡短分析，以說明該等開支的結構及變動情況。

## 貨船日均損益開支

### 小靈便型

綜合**8,260**美元 (2017年：7,660美元)

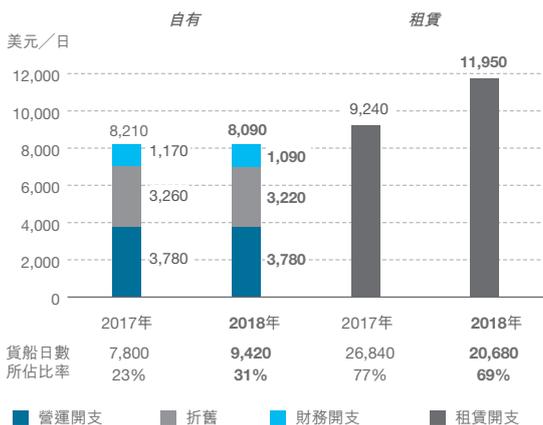
(不包括一般及行政管理開支)



### 超靈便型

綜合**10,740**美元 (2017年：9,000美元)

(不包括一般及行政管理開支)



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

我們的自有貨船船隊非預期的技術性停租日為每艘貨船平均1.2日 (2017年：1.0日)。

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

**財務開支** – 我們的自有小靈便型乾散貨船的日均損益及現金財務開支分別為740美元及680美元，而超靈便型乾散貨船的日均損益及現金財務開支分別為1,090美元及1,000美元。損益與現金財務開支之間的差額反映我們的可換股債券的實際利率及票息之間的差異。

**租賃開支** – 由於2018年市況改善，我們的租賃小靈便型乾散貨船的日均損益及現金租賃開支分別增至9,440美元及9,880美元，而超靈便型乾散貨船的日均損益及現金租賃開支分別為11,950美元及12,050美元。損益與現金租賃開支之間的差額主要反映較早前就2018年租賃承擔作出的有價契約撥備之撥回。

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

**日均現金開支** – 不包括上述非現金項目及一般及行政管理開支，我們自有和租賃的小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊的綜合日均現金開支分別為6,790美元 (2017年：6,360美元) 及9,770美元 (2017年：8,310美元)。

**一般及行政管理開支** – 我們的所有一般及行政管理開支總額為59,800,000美元 (2017年：54,400,000美元)。按所有貨船日數和一般及行政管理開支總額計算，每艘貨船日均開支為740美元 (2017年：600美元)，其中自有貨船及租賃貨船之日均開支分別為950美元及540美元。按年增加主要由於僱員開支增加及我們的貨船日數減少 (租賃日數減少被自有貨船日數增加部分抵銷) 所致。



## 貨船經營租賃承擔

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

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

### 不包括租金與指數掛鈎的貨船的承擔

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

年度	小靈便型						超靈便型					
	長期 (一年以上)		短期		總計		長期 (一年以上)		短期		總計	
	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均 租金
2019年上半年	3,590	10,260	910	10,240	4,500	10,250	1,090	13,170	2,960	12,010	4,050	12,320
2019年下半年	3,350	10,160	60	11,260	3,410	10,180	1,080	13,210	210	11,410	1,290	12,920
2019年	6,940	10,210	970	10,310	7,910	10,220	2,170	13,190	3,170	11,970	5,340	12,460
2020年	4,020	10,420	-	-	4,020	10,420	1,560	13,030	-	-	1,560	13,030
2021年	3,130	10,150	-	-	3,130	10,150	590	12,240	-	-	590	12,240
2022年	2,490	9,920	-	-	2,490	9,920	130	12,500	-	-	130	12,500
2023年	1,470	10,620	-	-	1,470	10,620	-	-	-	-	-	-
2024年及之後	1,020	11,310	-	-	1,020	11,310	-	-	-	-	-	-
總計	19,070		970		20,040		4,450		3,170		7,620	

若干長期租賃貨船可能會按市場租金短期續租，惟仍歸類為長期租賃。

租金與指數掛鈎的貨船經營租賃承擔乃指租賃租金與波羅的海小靈便型及超靈便型乾散貨船指數（按適用）掛鈎。目前就2019年的承擔，與指數掛鈎的超靈便型乾散貨船日數為80天。

於2019年1月1日採納新會計準則香港財務報告準則第16號「租賃」之後，12個月以上貨船租賃期的經營租賃將以使用權資產及租賃負債計入資產負債表內。

### 有償契約撥備

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

### 於2016年發行新股份以作租賃開支扣減

於2016年我們向10名船東發行新股份以換取10艘長期租賃貨船於24個月期間的租船租金扣減（「租賃開支扣減」），而此安排已於2018年結束。在有關安排下，損益表仍反映原有合約貨船租金，惟已發行股份的價值已扣減貨船租金之現金付款。於2018年現金扣減金額為4,700,000美元。

## 貨船資本承擔

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

於2018年12月31日，本集團有選擇權於租賃期內以預先議定的時間及價格購買7艘小靈便型、2艘超靈便型及1艘超巴拿馬型貨船。根據目前市場情況，這些選擇權預期將不會予以行使。

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

第57頁  
財務報表附註2  
新會計準則—香港財務報告準則第16號「租賃」

第73頁  
財務報表附註16  
有償契約撥備狀況

# 資金

## 現金流及現金

本集團的四種主要資金來源為經營業務的現金流、有抵押借貸、可換股債券及股本。經營業務的現金流、出售及購置貨船，以及支用與償還借貸是影響未來現金結餘的主要因素。

作為本集團日常營運的一部分，財務部門積極管理本集團的現金及借貸，以確保於不同的船運週期皆具備充裕資金應付本集團的承擔及維持適當的流動資金水平。

長遠而言，本集團將致力維持借貸淨額相對自有貨船賬面淨值的綜合淨負債比率不高於50%的水平，我們認為此水平適用於不同的船運週期。

### 發展

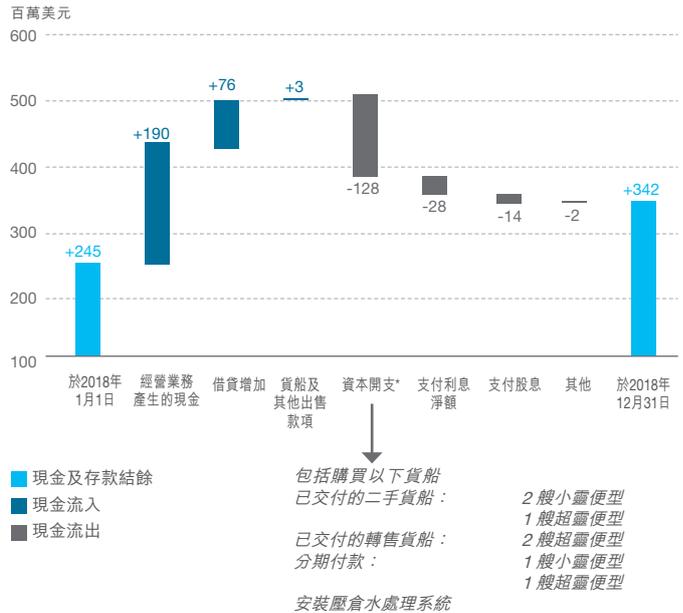
於2018年：

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

於2018年12月31日：

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

### 2018年集團現金的來源及其運用



\* 不包括以股本支付的18,000,000美元資本開支

### 現金及存款

流動及非流動的現金、存款及借貸的分析如下：

百萬美元	2018年	2017年	變動
現金及存款總額	341.8	244.7	+40%
長期借貸的流動部分	(223.7)	(104.1)	
長期借貸的非流動部分	(737.4)	(776.9)	
借貸總額	(961.1)	(881.0)	-9%
借貸淨額	(619.3)	(636.3)	+3%
借貸淨額相對股東權益比率	50%	55%	
借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率 <b>KPI</b>	34%	35%	
營運資金淨額	140.4	136.8	+3%

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

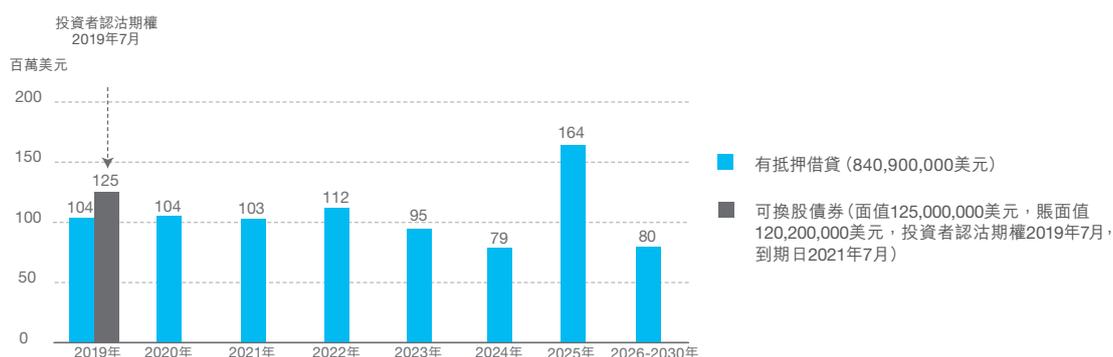
財務部門根據風險、回報及流動性的適度平衡，投資於各種金融產品以提高集團收益。現金、存款及投資產品存放於主要位於香港的多家大型銀行。

於2018年12月31日，本集團持有的現金及存款包括339,200,000美元及相當於2,600,000美元的其他貨幣。該等現金及存款主要存放於為期三個月或以下的流動存款及儲蓄戶口，以維持集團的流動資金用作應付購買貨船的承擔及營運資金的需要。

年內，財務部門就本集團的現金獲取2.3%的回報率。

## 債務

### 借貸償還明細表



本集團的財務部門透過資產負債表取得融資，以優化本集團的現金資源供應。本集團於2018年12月31日的借貸總額為961,100,000美元(2017年：881,000,000美元)，當中包括以美元為單位的有抵押借貸及可換股債券的負債部分。

#### 有抵押借貸—840,900,000美元(2017年：763,300,000美元)

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

年內，本集團已全數提用剩餘已承諾借貸融資額。

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

於2018年12月31日：

- 本集團的有抵押借貸乃以105艘賬面淨值總額為1,688,500,000美元的乾散貨船以及轉讓該等貨船的相關收入及保險作抵押。
- 本集團已遵從其所有借貸相對資產值的規定。

損益表含義：

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

部分有抵押借貸為浮息借貸，但本集團透過訂立利率掉期合約管理此風險。

#### 可換股債券—負債部分金額為120,200,000美元(2017年：117,700,000美元)

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

倘若債券持有人行使其認沽權，本集團已備有充足資金以全數償付債券。

損益表含義：

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

## 財務開支

### 財務開支按性質分析

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

附註：可換股債券於損益表的利息開支為6,500,000美元，而現金的利息開支則為4,100,000美元。

管理層用以評估借貸開支的關鍵績效指標為不同類別借貸的平均利率及本集團的利息覆蓋率(見上表)。

本集團致力於其長期借貸的浮動及固定利率之間取得平衡，故因應利率週期，於適當時使用利率掉期合約，不時於兩者之間作出調整。年內，本集團的利率掉期合約均符合對沖會計法的現金流量對沖，該等利率掉期合約期內產生的已變現收入為200,000美元。於2018年12月31日，本集團的長期借貸中有58%(2017年：65%)按固定利率計算利息。本集團預期於2019年及2020年12月31日現有的長期借貸將分別約51%及43%按固定利率計算利息。

# 共邁遠途

我們致力成為以建立和維持長期關係為優先的客戶首選合作夥伴。在這周期性的行業裏，太平洋航運能向客戶提供多項在船隊規模和質量以及網絡覆蓋範圍以外的優越條件，如：

- 我們的財務實力及持續力
- 我們履行承諾的能力及誠意
- 根據我們對貨品的專業知識，我們能提供世界級服務並安全及可靠地運送客戶的貨物
- 我們的員工充滿熱忱，竭誠服務，並同舟共濟，確保客戶獲得最滿意的服務

我們的願景是成為乾散貨船船東及營運商的翹楚，以及客戶及其他持份者的首選理想夥伴

[www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com)  
關於我們 > 價值及願景



太平洋航運品牌在任何營商環境作出的承諾，我們的價值及行動，可用集團標語概括：

## 共邁遠途

### 客戶對我們的嘉許

“

- 太平洋航運提供我們所重視的要素：靈活、準時以及穩健
- 你們非常務實，當必要時表現靈活並具競爭力；我對我們之間的業務往來及關係感到非常愜意
- 我們欣賞你們的貨船及貨船管理的質素，以及資料更新及解決問題的表現
- 太平洋航運真正是一個齊心一致的團隊，員工積極及具有良好的團隊精神
- 你們是頂尖、專業的船東，而值得信賴、應對迅速，並熟識我們的業務
- 你們的貨船很不錯，我欣賞你們的質素和可靠及專業的員工
- 你們的團隊善於合作及協助，回應大致迅速，且善於合力解決問題
- 你們善於且迅速理解我們的要求的能力，表現積極並提供良好的支援
- 你們的服務運作出色，員工善於解決問題，因此我喜歡跟你們直接交易
- 我的生意幾乎全部由太平洋航運負責，你們的員工都能洞悉我的業務需要

”

### 我們的團隊

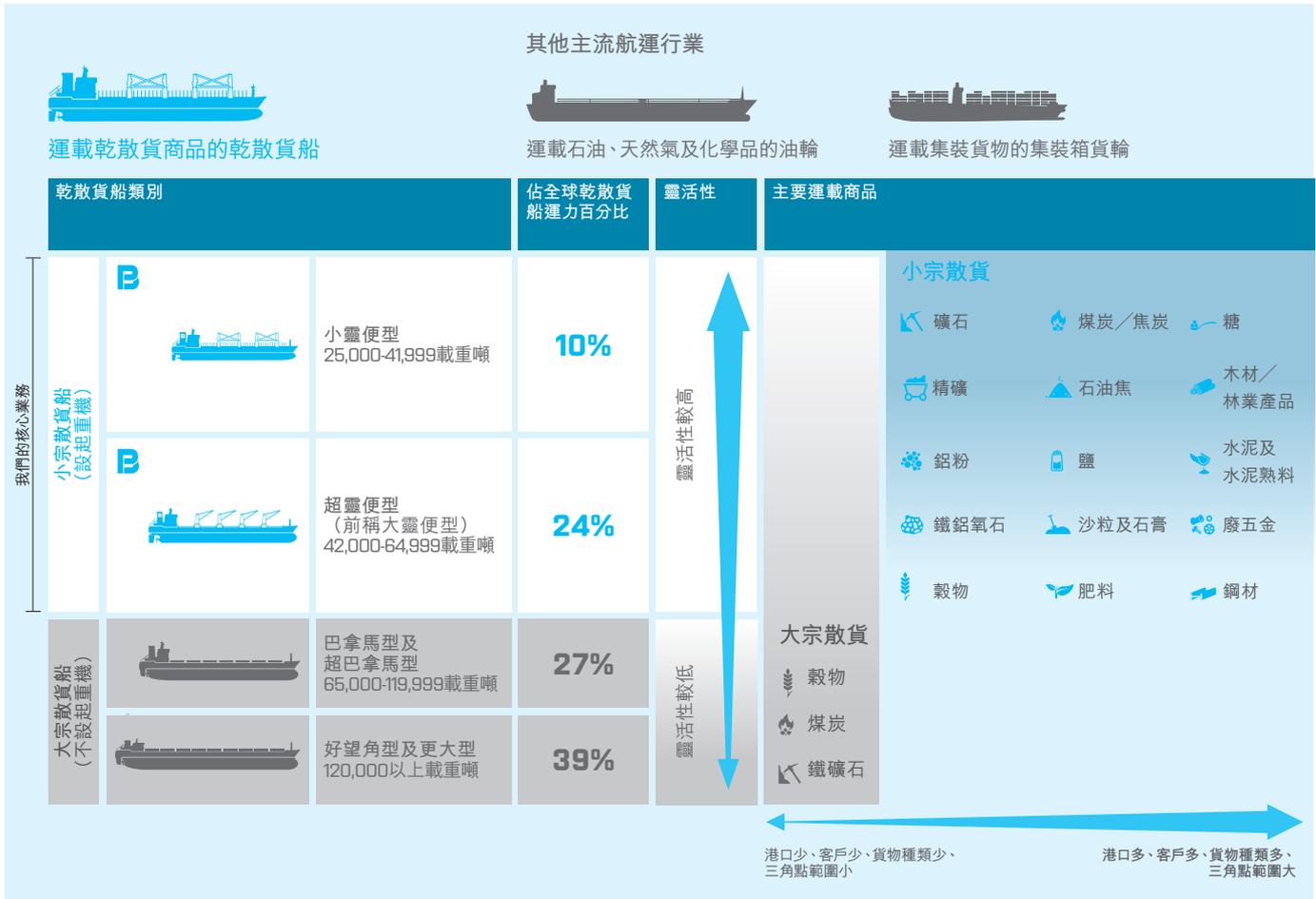
我們的業務乃以人為本，我們的成功有賴與客戶、供應商及其他業務夥伴保持緊密及優質的關係。我們揉合卓有成效的以貨物為本及以客為先的業務模式、具團隊精神的人才以共同及合理的商業價值觀提供卓越的服務。

#### 我們的業務方針

1. 我們對我們的客戶、員工、業務及品牌充滿熱忱
2. 我們定必履行承諾，深信建立長遠關係的價值遠勝短暫的利益
3. 我們提供切身、靈活、迅速及可靠的服務，積極尋求能簡單快捷的營商方式
4. 我們視太平洋航運全體人員為企業大使，專注及團結同心以追求卓越及成功為目標
5. 我們採取可持續的經營方針，提倡高水平的安全及環境管理
6. 我們提倡互相尊重、友愛公平及充滿愉快氣氛的工作環境，並重視不同的意見及文化

# 核心業務資料

## 乾散貨運行業



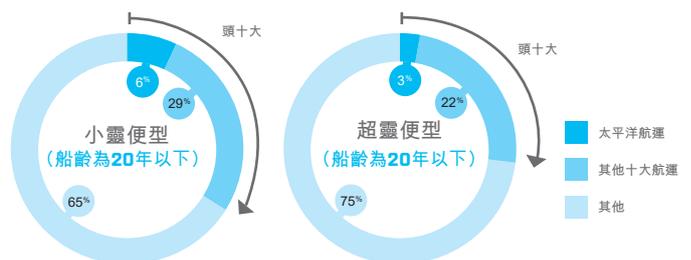
### 本集團以運輸小宗散貨為核心業務的原因

- 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
- 較高的日均按期租合約對等基準的收入乃由於高裝載壓率
- 長期需求預期將保持穩定，及歷來小靈便型貨船的增长輕微

在高度分散並以小宗散貨為主的貨運市場中，本集團為全球最大的小靈便型乾散貨船船東及營運商，並於超靈便型乾散貨船市場有重要的地位。

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，因而使本集團能夠實現三角點貿易及高貨船僱用率。此分部需要靈活多變並可自行裝卸貨物（擁有起重機）的「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。

而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



我們營運的船齡為20年以下、25-42,000載重噸的小靈便型乾散貨船佔全球小靈便型乾散貨船船齡約6%

我們營運的船齡為20年以下、42-65,000載重噸的超靈便型乾散貨船佔全球超靈便型乾散貨船船齡約3%

資料來源：太平洋航運，Clarksons Research

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，但我們的業務模式具備條件實現我們創造相對穩定及長遠的收入來源的重要目標，以及在市況處於週期性低位時仍可保持理想的盈利。

對比大宗散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增長只有27%，對我們維持穩定的收入有莫大幫助。

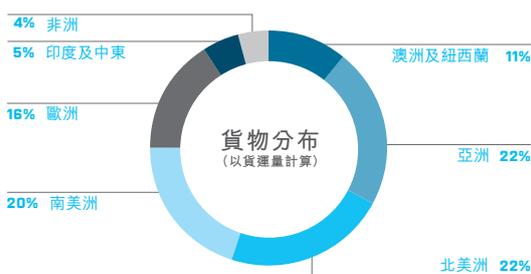
## 我們的全球辦事處網絡及營運地區



### 12間辦事處—包括：

- 10間營業辦事處
- 3間技術及船務處

香港總部是營業、技術、船務及全部中央功能辦事處的總部。



## 鎖定重點—帶來多元化發展的神益

<p>著眼於貨船分部及規模</p>	<p>業務分布於不同地區，客源及貨物種類多元化</p>	<p>擁有逾500名全球客戶</p>	<p>最大客戶僅佔業務3%</p>	<p>我們的25名大客戶佔業務35%</p>
-------------------	-----------------------------	--------------------	-------------------	------------------------

## 機會與挑戰

### 分散的市場

小靈便型乾散貨船市場仍然甚為分散，但我們的規模令我們成為與眾不同的主要貨運供應商，可為客戶提供可信賴及靈活的服务，同時受惠於採購成本較低及貨船與船隊僱用率較高等規模經濟效益。

### 環境因素及規例

我們致力提高燃料效率以確保排放措施與我們的策略相配合，而我們獲獎的內部技術營運亦確保我們符合所有的監管要求及行業最佳常規。

### 市場週期及波動性

我們的業務模式、專業技術及對船運週期的了解使我們能在整個週期期間表現較市場優勝、管理財務狀況、保持穩健的發展、繼續在疲弱的市況下作為我們的客戶的可靠和強健的交易夥伴。

### 優秀的海上及岸上人員供應有限

我們的業界面對船員及船務行政人員供應短缺的挑戰，然而我們憑藉企業品牌、行業網絡及人事管理的優勢，能夠招攬及挽留所需的人才。



# 資源應用

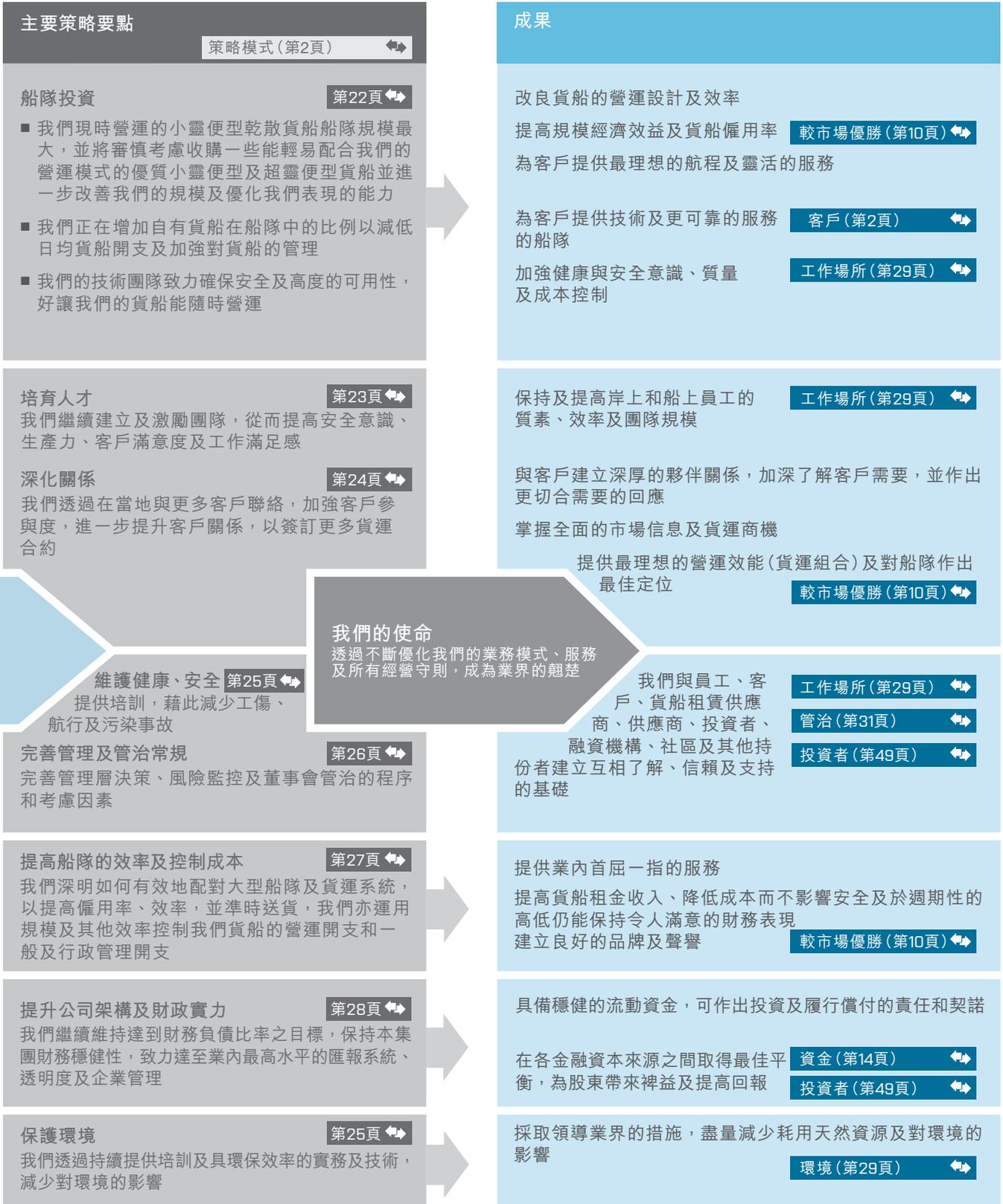
我們非常重視建立資源及關係，兩者皆蘊藏著我們的價值或「資本」，促進我們達成願景及為股東和客戶帶來裨益



\* 於2019年1月31日數據

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

資源應用及隨後的履行策略及風險遵循國際綜合報告理事會於其國際框架建議的資金分類及資金於創造價值過程的流向



# 履行策略及風險



## 1. 投資船隊

### 2018年

#### 目標

於2018年持續市場復甦下管理，並繼續以有效率及安全的方式進行我們的業務，並評估有吸引力的購置二手貨船機會。

#### 策略進度及成果

於2018年，我們以歷史性低價購置七艘現代化貨船，並已獲交付其中五艘。該等收購事項（及出售一艘舊貨船）使我們營運的自有船隊貨船數目增加至111艘，提升了我們的自有貨船與租賃貨船的比例以及有助維持我們具競爭力的自有貨船日均開支水平。租賃貨船的數目已減至合計船隊數目約半，我們增加利用規模不斷擴展的自有貨船並以短期和與指數掛鈎的租賃貨船作為輔助。

### 2019年

#### 目標

我們會在更波動的市場中繼續以有效率及安全的方式進行我們的業務。

我們將繼續於價格仍處於低位時尋找收購二手優質的小靈便型及超靈便型貨船的機會，以達成合理的收支平衡水平及縮短投資回報期。我們不擬於中期訂購新建造貨船，並將繼續裝備我們的船隊以符合即將推出的環保法例。

### 風險／影響<sup>1</sup>

#### 市場風險

不利於財務表現的因素包括：

- 租金波動
- 包括燃料價格、利率及其他營運開支等波動
- 我們所用貨幣的匯率波動

風險水平較去年變化：

### 監控措施

我們簽訂一年或以上的貨運合約，來管理部分租金波動的風險。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。

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，將此波動轉移予客戶，或以燃料掉期合約或遠期價格協議作為對沖工具。

我們亦利用燃料掉期合約，為一部分將裝配硫淨化器的超靈便型乾散貨船之部分估計燃料耗用量，鎖定低硫與高硫燃料之間的現行遠期差價。

我們持續審視我們貨船的最佳營運日均速度，以盡量提高每班航程的貢獻。

#### 第69頁 財務報表附註10

有關我們用以控制貨船租金、燃料價格、利率及匯率波動的衍生金融工具。



#### 貨船投資、僱用及營運風險

不恰當的貨船投資時間、僱用計劃及營運方式可能導致成本上升及回報減少。貨船價值隨著不同的船運週期而顯著改變。我們需要吸引的價格和優質的貨船向客戶提供服務。

未能充分保養貨船可能危及船員安全並導致貨船故障，因而影響貨船航程及服務中斷。

風險水平較去年變化：

我們根據相關的市場資訊及對貨船於未來的租金和剩餘價值所作出的估計，評估對貨船作出增加及／或撤離投資的可能性。我們因應船運週期採納靈活的貨船擁有／租賃策略，並採用以下措施尋求積極的船隊增長及／或革新計劃：

- 從優質船主購置二手貨船；
- 與領先、信譽良好及財務可靠的造船廠訂立合約；及
- 簽訂長期租賃協議租入現代化貨船。

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，以保證服務安全可靠。

#### 企業社會責任報告第15頁 太平洋航運管理制度

<sup>1</sup> 履行策略及風險本節的風險、影響及監控措施與本集團的風險記錄冊一致，並已把與分部主管合作的線上問卷調查所獲得之年度風險評估結果考慮在內。



## 2. 培育人才

### 2018年

#### 目標

繼續達成提高安全意識、僱員留職、生產力、工作滿足感及客戶滿意度的目標。

#### 策略進度及成果

於2018年，儘管面對全球對船員及貨船經理需求持續增加的挑戰，我們仍有效地為我們的自有船隊接管五艘現代化貨船。我們現時聘用超過3,800多名船員及336名岸上員工，我們致力為他們提供健康、安全及互助的工作環境，和在本公司發展及晉升的機會。我們認為投放資源在人事培訓能提升僱員的參與度及滿足感，從我們2018年的最高留職數據中可見一斑：留職船員佔95%，而留職岸上員工則佔90%。

企業社會責任報告第24頁  
工作場所及安全問題  
多樣性及平等機會



### 2019年

#### 目標

繼續達成我們提高安全意識、僱員留職率、生產力、工作滿足感及客戶滿意度的長期目標，進而達成我們成為乾散貨船船東及營運商的翹楚，以及我們的持份者的首選理想夥伴的願景。

### 風險／影響

#### 繼任風險

不完善的接班規劃可能延長挑選繼任人的時間，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：➡

### 監控措施

本集團的專責人力資源部門，負責監察集團組織架構、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。

我們具有明確的願景、使命及業務原則，確保任何繼任人都符合資格引領本集團的業務發展。

#### 僱員聘用風險

僱員是我們成功的要素，因此我們能否實現願景取決於我們岸上及海上員工的質素。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。

風險水平較去年變化：➡

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海上人員，以及培養並提高他們的工作能力及歸屬感：

- 能代表航運業內廣泛層面的人才保持聯絡，以及從多方面的來源招募船員；
- 定期檢討本集團的薪酬架構，以確保具備吸引及挽留人才的能力；
- 為岸上及海上員工提供定期培訓；及
- 實行年度員工表現評審制度、獎勵計劃及其他措施，以鼓勵、挽留及提升員工表現。

企業社會責任報告第19頁  
工作場所及安全問題  
培訓及發展





### 3. 深化關係

#### 2018年

##### 目標

透過精簡系統及過程提升客戶交流及地區化夥伴合作，進一步提升客戶服務；憑藉全球的優秀團隊及辦事處網絡以簽訂更多貨運合約。

##### 策略進度及成果

於2018年，我們為超過500名客戶提供服務，貨運量為62,000,000噸（2017年：66,000,000噸），已僱用貨船收租日達至80,100日（2017年：87,870日）。透過我們12個地區辦事處組成的環球網絡及廣泛的客戶聯繫計劃，與更多客戶在地方層面接觸。

#### 2019年

##### 目標

透過定期的客戶交流及地區化緊密夥伴合作進一步提升客戶服務，方便客戶與我們合作；憑藉全球的優秀團隊及辦事處網絡以簽訂更多貨運合約。

#### 風險／影響

##### 信貸及交易對手風險

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
- 船主
- 造船廠、貨船賣家及買家
- 衍生金融工具交易對手
- 銀行及金融機構

風險水平較去年變化： ➡

#### 監控措施

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，兼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；
- 檢查交易對手不列入國際制裁名單之內，以自行開發應用於流動裝置的搜尋工具及系統化的每日篩查進行檢查，確保本集團遵守國際制裁法例；及
- 要求造船廠提供退款保證。

第72頁  
財務報表附註11

應收貿易賬款及其他應收款項



##### 客戶滿意度及聲譽風險

服務不週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： ➡

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

一支統一而大型的現代化船隊及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。

我們藉著調查、定期的電話聯絡或探訪等舉措，與客戶交流，進一步提高客戶的滿意度。

##### 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： ➡

我們擁有專責的財務部門，透過與全球信譽良好的銀行高級管理層進行定期聯絡，建立及維持關係。



## 4. 維護健康、安全及環境

### 2018年

#### 目標

繼續致力提供培訓，藉此大幅減少工傷、航行及污染事故、減輕對環境的影響，以及促進健康和互助的海上及岸上工作環境。

#### 策略進度及成果

透過我們先導的安全管理系統、創新專屬的措施，及顯著的船員培訓投資，我們因工傷事故的損失工時頻率 (LTIF) 維持在0.82，是我們13年來最佳的LTIF表現。我們的外部港口國監督 (PSC) 執行的檢查缺失率亦減少了2%，降至0.53宗。這些數據表現領先業界，反映了我們重視員工培訓的成果。

企業社會責任報告第17頁  
工作場所及安全問題  
2018年健康及安全績效



### 2019年

#### 目標

持續投資於培訓、系統、程序和科技，藉此大幅減少工傷、航行及污染事故、減輕對環境的影響，以及促進健康和互助的海上及岸上工作環境。

### 風險／影響

#### 安全風險

不恰當的安全及營運標準、海盜活動及其他意外原因可能導致人命損失、嚴重的財物及貨船損毀，以及影響本集團於船員、客戶及其他持份者的聲譽。

風險水平較去年變化：➡

### 監控措施

我們致力安全地營運貨船，除了採取積極的岸上及海上管理制度—太平洋航運管理制度，亦藉著全面的培訓、完善的維修保養計劃及創新的安全措施，以確保貨船的質素及全面安全航行的能力。

我們出色的安全記錄及近年屢獲安全相關獎項，印證我們對安全的高度重視。

企業社會責任報告第15頁  
工作場所及安全問題  
健康及安全



#### 環境風險

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

風險水平較去年變化：⬆

我們於航運業內大力推行減少排放，所採取的措施包括提升引擎性能，改良船體及推進器的水動力，並採納節省燃料的營運措施—如我們原創的航速計劃 (Right Speed Programme)。同時，我們採用了符合國際海事組織所訂相關法例的燃料類別。

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，包括壓艙水管理公約、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，因而減低相關的污染及懲罰、開支及聲譽之損害。我們透過知名的船東互保協會，購買污染責任風險的保險。

企業社會責任報告第29頁  
環境



#### 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：➡

儘管我們盡力確保營運安全，但事故總是難免的。因此，我們購買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、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以及調整有關保險額。



## 5. 完善管理及管治常規

### 2018年

#### 目標

完善管理層決策、風險監控及董事會管治的程序和考慮因素。確保所有新聘員工均經過培訓，以全面遵守本集團的風險管理及管治程序。保持業內最高水平的透明度及持份者信心。

#### 策略進度及成果

我們的風險管理團隊於2018年繼續提高員工對新興風險及管控的認識。

我們獲香港會計師公會頒發最佳企業管治——中市值特別提名獎。我們已採用香港聯合交易所的最新之《環境、社會及管治報告指引》。

第30頁  
新聞及成就



我們於2018年獲頒發的獎項

### 2019年

#### 目標

加強我們於不斷變化的航運市場對新興風險的認知及訂立有效的風險監控措施，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、風險監控及董事會管治的程序和考慮因素。我們繼續努力保持業內最高水平的董事會管治、公司透明度及持份者信心。

### 風險／影響

#### 資訊科技安全風險

我們的業務相當依賴資訊科技系統（包括雲端系統）運作，及岸上及海上的日常通訊。主要的資訊科技系統的故障、針對性的系統攻擊或保安漏洞均可能導致通訊中斷及業務受阻。

風險水平較去年變化：▲

### 監控措施

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。我們已為關鍵的資訊科技系統確立業務連續性的程序安排和進行演習，以應對可能發生的資訊系統完全停頓的情況。我們亦投購商業罪案保險，以保障因網絡罪案造成的經濟損失。我們定期評估雲端服務供應商的內部監控，並要求供應商提供獨立的評核保證報告。

本集團定期對貨船之硬件及系統進行檢查，以提升系統的效能及安全性。

#### 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：➡

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。審核委員會及風險管理委員會積極地確保本集團於整個企業管治及風險管理框架下運作。

我們已訂立的內部程序，確保我們符合所有業務之當地和國際的法則及規例，包括國際海事組織頒佈（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。

董事會及相關僱員定期接受管治培訓，確保本集團達至高水平的企業管治。

第31頁  
企業管治



#### 投資者關係風險

沒有有效的投資者關係職能或與外界溝通的透明度不足，可能會打擊持份者對本集團的信心。

風險水平較去年變化：➡

我們設有專責的投資者關係職能，以及披露資料及與公眾溝通的政策與指引。

除了刊發季度財務報告或業績公布，我們依照《企業管治守則》項下之最佳常規指引，向公眾報告集團之重大發展。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49頁  
投資者關係





## 6. 提高效率及控制成本

### 2018年

#### 目標

繼續審慎控制成本，並在可行的情況下，利用我們作為安全合作夥伴的規模及聲譽降低成本。探索對我們的船隊更有效率的航程和營運及船隻與貨物的配對方法。逐步以現代化及高效設計的貨船更新我們的船隊，以配合我們的業務發展。

#### 策略進度及成果

於2018年，在不影響維修保養或安全的情況下，我們透過規模效益及其他提高效率的方法，維持具競爭力的日均貨船營運開支於3,850美元。隨著自有船隊的擴大，我們岸上及海上人員的開支增加以致一般及行政管理開支按年上升10%。然而，自2014年起，我們已逐步把日均貨船營運開支和一般及行政管理總開支分別減少12%及21%。

第12頁  
日均貨船開支及承擔



### 2019年

#### 目標

儘管貨運市場預期轉好，我們仍會繼續審慎控制成本，並在可行的情況下，利用我們作為安全合作夥伴的聲譽及規模減低開支。探索更有效率的航程和貨船營運及適切配對我們的大型船隊及貨物系統，以提高貨船的僱用率、供應及準時性。逐步以現代化及高效設計的貨船更新我們的船隊，以配合我們的業務發展。

### 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：➡

### 監控措施

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。我們亦設立清晰而穩固的組織架構，以支持我們的業務需要。

其他提高效率的關鍵措施包括：

- 定期審視和提升資訊科技系統，評估和採購新軟件、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做法；
- 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。

#### 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、供應商轉換和機會流失。

風險水平較去年變化：➡

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。

各業務部門設有審批機制，以確保開支經過授權人員審核和批准。

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。



## 7. 提升公司架構及財政實力

### 2018年

#### 目標

繼續維持達到財務負債比率之目標，保持本集團的財務穩健，致力達至業內最高水平的匯報、透明度及企業管理。

#### 策略進度及成果

我們繼續維持保守的負債比率，並受惠於透過業務、債務、可換股債券及權益產生而取得的資本。此舉給予客戶及股東信心，有助建立強健的公司架構，使太平洋航運成為持份者的首選合作夥伴。我們於6月簽訂以50艘自有貨船作抵押的七年期325,000,000美元循環信用借貸，並於11月簽訂40,000,000美元定期貸款，從而提高我們的經營業務產生的現金流、稅息折舊及攤銷前溢利和資產負債表。

於年末，我們的資產負債比率為34%（借貸淨額相對我們自有船隊的賬面淨值比率），並全面符合我們現有的銀行契約的要求。

### 2019年

#### 目標

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，並從我們取得的資本的能力，保持本集團的財務穩健，致力達至業內最高水平的匯報、透明度及企業管理。

### 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： ➡

### 監控措施

財務部門會積極地管理本集團的現金及債務，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對話。

第84頁  
財務報表附註27  
財務負債概要



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

風險水平較去年變化： ➡

為求達到最理想的資本結構，我們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。

我們的股息政策為向股東派發不少於符合股息派發資格全年溢利50%的股息，餘下溢利留作未來之資本。

董事會嚴密地監管借貸淨額相對自有貨船淨值比率及借貸淨額相對股東權益比率。

第24頁  
履行策略及風險  
深化關係 – 銀行關係風險



第3頁  
財務概要



# 企業社會責任摘要

可持續的經營方針

我們對持份者及環境採取的多項責任措施，提升我們的競爭力及為我們業務的未來創造更高價值

作為依賴並影響多項資源及關係(或「資本」)的航運業界規模營運商，我們確認我們的持份者、社會及環境責任，有助我們的業務取得可持續的長遠發展。

我們把企業社會責任的措施植入企業文化之中，融合我們的日常營運及營商操守，並由我們專注履行策略中的重要目標所推動。

我們今年已是第三年編製獨立企業社會責任報告。此報告為全面的企業社會責任參考文件，以滿足對我們企業社會責任、方針及績效不斷增加的關注亦更清晰履行香港聯交所發布之《環境、社會及管治報告指引》之經修訂披露規定。

誠邀閣下閱讀本公司刊載於本公司網站「可持續發展」一節及網上年報中的2018年企業社會責任報告。

第20頁  
資源應用



[www.pacificbasin.com/tc/sustainability/cr.php](http://www.pacificbasin.com/tc/sustainability/cr.php)  
2018年企業社會責任報告



## 工作場所

## 環境

## 社區

### 人力資本

#### 我們於 2018 年的影響

健康的工作環境、濃厚的安全文化、晉升機會及負責任的營商操守，為太平洋航運的營運基礎。

聘用船員

**3,800**名

岸上員工

**336**名

#### 我們的表現

船員留任率

**86%**

每名安全及培訓經理負責

**8**艘船

接受外部培訓的岸上員工

**46%**

### 自然資本

#### 我們於 2018 年的影響

於海洋中驅動貨船必須消耗多類資源或投放物，過程中會產生對環境造成影響的排放物。

已航行

**11,600,000**海哩

已購買燃料／汽油

**868,000**噸

#### 我們的表現

每噸位航距的二氧化碳排放量

**10.90**克

自有船隊的二氧化碳排放量

**1.39**百萬噸

於2018年加入我們的自有船隊的高效益的現代化貨船

**5**艘

### 社會及關係資本

#### 我們於 2018 年的影響

我們對船隻停泊及員工生活和工作所在的社區負責。我們亦是業內有承擔的一員。

分布於104個國家的停泊港口

**793**個

全球辦事處

**12**間

#### 我們的表現

主要為船員福利撥捐的慈善捐款及贊助

**84,000**美元

「你們的船員經驗豐富，盡責及注意安全，使裝貨過程順暢」



我們的其中一個貨運貿易港口的嘉許留言

# 新聞及成就

## 2018年

### 一月

- 獲交付貨船「Goodwyn Island」
- 榮獲2017年金港股
  - 最具價值中小市值股公司大獎
- 榮獲2018年首屆中國卓越IR獎項
  - 最佳總監
  - 最佳案例

### 二月

- 太平洋航運於2017年年度業績公布回復盈利

### 三月

- 太平洋航運奧克蘭辦事處慶祝成立10週年



### 四月

- 2018年Seatrade亞洲海事獎(Seatrade Maritime Awards Asia)
  - 入圍燃料效率獎
  - 入圍貨船主管獎
  - 入圍船東／營運商獎
- 太平洋航運成為海事反腐敗網絡(Maritime Anti-Corruption Network ( "MACN" )) 成員

### 五月

- 香港海事處頒發
  - 2017年港口國監督檢查卓越表現獎
- 榮獲溫哥華海局環保計劃下的2017 Blue Circle Award
- 榮獲第四屆香港投資者關係大獎
  - 最佳投資者關係公司 (小型市值)
  - 最佳行政總裁 – Mats Berglund (小型市值)
  - 最佳財務總監 – Peter Schulz (小型市值)



### 六月

- 太平洋航運簽訂325,000,000美元有抵押循環信貸融資
- 獲交付貨船「Mount Taranaki」及「Pearl Island」
- 投資者日



- 分析員日
- 以股份發行及配售股份集資購置4艘貨船

### 七月

- 太平洋航運宣布中期盈利淨額31百萬美元，並自2015年5月以來首度派付股息
- Peter Schulz先生獲委任執行董事
- 榮獲Institutional Investor 2018 All-Asia Executive Team Awards (2018年度全亞洲行政團隊大獎) (運輸業)
  - 榮譽公司大獎包括：
    - 最佳財務總監
    - 最佳投資者關係專員
    - 最佳企業管治

### 八月

- IR Magazine Global Awards
  - 入圍全球50名之最佳投資者關係獎 (工業界別)

### 九月

- 獲交付貨船「Penguin Island」
- 榮獲ShipTek 2018年香港峰會獎項
  - 年度船東
  - 年度海事人物 (太平洋航運船隊總監)
- 榮獲Lloyd's List Asia Pacific Awards 2018
  - 年度交易 (以股份發行及配售股份集資購置5艘貨船)
- 榮獲香港環境、社會及管治報告獎項
  - 最佳環境、社會及管治報告 – 中型市值

### 十月

- 榮獲e.com Report Watch頒發的2018年全球最佳年報
  - 我們的2017年年報榮獲A- 評級並於風險及管理方面獲評卓越表現
- 榮獲2018年金翼獎
  - 深港通最具投資價值上市公司
- 獲交付貨船「Ince Point」



### 十一月

- 太平洋航運新簽訂40,000,000美元優先擔保貸款
- 榮獲IBJ Awards (International Bulk Journal)
  - 顧客服務大獎
- 榮獲Lloyd's List Global Awards
  - 年度乾散貨營運商
- 榮獲HKICPA 2018年最佳企業管治獎
  - 特別提名非恒生指數類別 (中型市值)
- 榮獲IR Magazine Awards – 大中華地區2018年
  - 最佳財務報告 (中小型市值)
- 貨船「Black Forest」以超過15年的船齡於Australian Maritime Safety Authority (AMSA) (澳洲海事安全局) 港口國監督檢查取得零瑕疵評級
- 太平洋航運主辦第七屆太平洋航運六人足球賽



### 十二月

- 榮獲2018年度財資企業大獎
  - 鉑金奖

## 2019年

# 企業管治

## 責任

### 我們以高水平之企業管治營運業務，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可持續價值

當制訂企業管治標準時，董事會考慮到集團的業務、持份者之需要及要求，以及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）企業管治守則（「守則」）之規定。

截至2018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」）附錄十四所載之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，惟本集團刊發季度最新交易活動公告，而不是季度財務業績。董事會認為此方式可提供重要資料，讓股東評估本集團業務於全年及中期業績往後期間之表現、財務狀況及前景。

## 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（八名男士及一名女士）包括主席、兩名執行董事及六名獨立非執行董事。獨立非執行董事的人數超出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。董事會擁有船運、商品、會計、企業融資、金融服務及法律方面的專業知識，並共同負責統管及監督本集團的事務。每名董事會成員的角色及職責均清晰列明於本公司網站，而他們的履歷詳情載於本年報「董事」一節內。

所有董事已向本公司披露其於香港或海外公眾公司或組織所擔任的職位數目及性質以及其他重大承擔，並已披露該等公眾公司或組織的名稱。於截至2018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。

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：

#### ■ 靈活的董事會成員之組成

本公司的董事會自2004年上市以來，共有22名成員，現時成員為九名。

執行董事及非執行董事（包括獨立非執行董事）的人數於過去五年內之變動情況為：

	於2014年 1月1日	變動		於2018年 12月31日
執行董事	5	-3	+1	3
非執行董事	4	-	+2	6
	9	-3	+3	9

#### ■ 董事會多元化

董事會認同其組成多元化的重要性，以提高其決策能力，從而帶來顯著效益。多元化涵蓋多個不同方面，如業界及專業經驗、性別、年齡以及文化和教育背景。

董事會多元化政策於2013年8月正式化及採納，該政策成為了提名董事的重要原則。

於2014年5月，我們委任具備專業航運業和管理知識的Irene Waage Basili女士加入董事會。Stanley Hutter Ryan先生於2016年7月加盟董事會，他擁有在商品業務方面廣泛的商業、策略及營運經驗。

Peter Schulz先生於2017年8月獲委任為首席財務總監，並於2018年7月獲委任為執行董事。他具備在銀行、併購及企業融資方面的寶貴經驗。

#### ■ 主席與行政總裁之角色獨立

主席監督執行團隊，就本集團的營運定期與行政總裁會面。他曾於管理層變動期間補足其連續性，以維持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集團策略及政策、以及確保及時向董事會發放適當資訊，讓他們積極參與本集團之發展。

#### ■ 執行董事對本集團業務活動之承擔

執行董事須於本集團之業務及事務上投放其全部正常或約定的辦公時間，且不得從事與本集團業務存在競爭之任何其他業務。

#### ■ 獨立非執行董事之角色

獨立非執行董事在保障股東利益方面扮演關鍵角色。他們具備董事會所需之豐富而廣泛的金融、規管及營商經驗與技能，可作出獨立、建設性及有根據之貢獻，加強本集團有效的策略管理。獨立非執行董事對集團業務於市場短期波動及船運週期之長遠發展提供高瞻遠矚的觀點。

#### ■ 評估獨立非執行董事之獨立性

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，並能繼續顯示其獨立性。六名獨立非執行董事已依照上市規則第3.13條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。

#### ■ 獨立非執行董事之任期

董事會在挑選獨立非執行董事時，會考慮他們對本集團事務作出貢獻之能力，首要條件是具備獨立思維，對管理層之取態作出理性而正面的質詢。儘管部分獨立非執行董事不一定具備航運業背景，但多年來他們已熟悉有關業務，可就所涉及的風險對管理層提出意見，同時以及提高董事會技能及觀點的多元化。由於本集團沒有控股股東，因此獨立非執行董事之獨立性

尤其重要。獨立非執行董事的持續性為董事會之決策程序提供穩定性，彌補執行管理層任何人員之流動。部分獨立非執行董事任期較長，但董事會認為這並沒有影響其獨立性，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，用以平衡對本集團業務有深厚認識與新穎的見解及觀點的融合。董事會已並將持續適時物色新獨立非執行董事加入董事會，以保持董事會獨立觀點的來源。

#### ■ 委任獨立非執行董事

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應用提名準則及委任原則物色合資格成為董事會成員的人選。

Basili女士及Ryan先生於2014年及2016年分別獲委任為獨立非執行董事，均顯示本公司的上述承諾。

Bradshaw先生已通知董事會他將於2020年股東週年大會結束時退任，並願意於2019年股東週年大會上膺選連任，直至2020年股東週年大會結束為止。提名委員會已開始物色新的獨立董事候選人。

#### 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，發展並更新其知識及技能，以符合守則之要求。在公司秘書的協助下，所有董事均獲提供有關香港在法律、合規及規管事宜上的最新資料，以及本集團經營行業及市場和財務會計準則重大變動的最近資訊。於年內本公司亦已物色相關的參考資料予董事，其培訓記錄已交予公司秘書保存。年內，Peter Schulz先生於獲委任董事會執行董事後已獲得就任須知。

#### 董事會評核

董事會進行了年度評核，並由董事會主席及審核委員會主席負責單獨會見各董事。該程序已確認2018年期間所有董事會成員投入足夠的時間履行職責，以及董事會及其委員會以及個別董事之表現令人滿意，且董事會於年內有效地運作。

董事會認為其組成架構反映多元化觀點及不同技能及經驗的理想組合，適切本集團之業務需要。董事會將會繼續密切監察董事會的繼任，並根據各董事之退休計劃，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之交易；
- 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系統；
- 編製本集團的賬目及財務報表；
- 評核本集團的表現；
- 領導企業管治之最佳常規；
- 定期評估董事會所訂目標的績效；及
- 監察主要股東或董事有可能產生利益衝突之事宜。

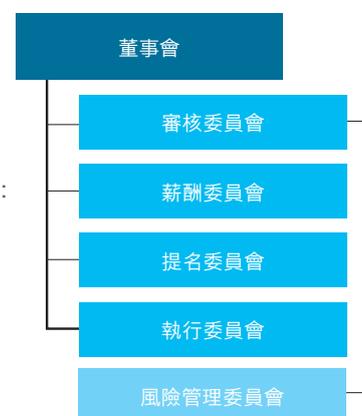
如下文概述，董事會將若干職責下放予董事委員會。執行董事獲授權監督本集團的業務營運；實施董事會所訂定的策略；及作出日常的營運決策。

### 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，該三個董事委員會的所有成員均為獨立非執行董事。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之決策流程。各董事委員會之職權範圍載於本公司網站。

董事會及董事委員會所作的決定均是根據管理層所準備之詳細分析為基礎，當中包括：

- (i) 每月的營運表現分析；
- (ii) 對資產投資及撤離的定期議案；及
- (iii) 透過定期舉行的董事會會議，評核管理策略重點。



### 2018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之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。各董事就

2018年度董事會會議、董事委員會會議及股東大會之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	審核委員會 <sup>1</sup>	薪酬委員會	提名委員會
<b>執行董事</b>					
唐寶麟 (主席)	1	4/4			
Mats H. Berglund (行政總裁)	1	4/4			
Peter Schulz (首席財務總監) - 於2018年7月30日獲委任為董事	1	1/1			
<b>獨立非執行董事</b>					
Patrick B. Paul	1	4/4	4/4	1/1	1/1
Robert C. Nicholson	0	4/4	3/4	1/1	1/1
Alasdair G. Morrison	1	4/4	4/4	1/1	1/1
Daniel R. Bradshaw	1	4/4	4/4	1/1	1/1
Irene Waage Basili	0	4/4	4/4	1/1	1/1
Stanley H. Ryan	0	4/4	4/4	1/1	1/1
<b>2018年舉行會議的次數</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

<sup>1</sup> 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

## 審核委員會

### 成員名單

主席：Patrick B. Paul

成員：全部六名獨立非執行董事

### 主要職責

1. 審閱財務報表及監察財務匯報程序，以確保所發佈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. 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。
5. 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。
6. 審視獨立審核程序，及風險管理和內部審核功能之效能。

### 2018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。審核委員會進行了的工作包括：

- 審閱及討論外聘核數師就2017年全年審核及2018年中期審閱所提交之審核委員會報告；
- 審閱2017年年報及賬目，以及2018年中期報告及賬目，並向董事會提出建議供其批准；
- 審閱風險管理委員會的報告，包括2018年內部審核工作計劃及測試結果，以及風險管理和內部監控系統之效能；
- 深入檢討本集團的營運管理，包括安全管理及航務操作；
- 審視本集團海事相關及其他保險受保範圍的足夠性；
- 支持管理層向董事會提出建議派發2018年中期股息每股2.5港仙；
- 審視已更新的香港財務報告準則標準，包括香港財務報告準則第15號（來自與客戶所訂合約的收入）及第16號（租賃）；
- 審視經合組織的稅基侵蝕與利潤轉移行動計劃項中轉讓價格規例的稅務合規情況；
- 審視資源會計、內部審計和財務報告職能的足夠性、員工的資格及經驗、培訓計劃，以及預算；及
- 審視審核委員會之職權範圍。

年內，審核委員會與外聘核數師在沒有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：全部六名獨立非執行董事

### 主要職責

1. 就本公司對董事的薪酬政策及架構、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. 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之條款，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合約權益，確保向董事作出公平（而並非過度）賠償及適當安排。
5. 管理及監督本公司之2013年股份獎勵計劃及不時設立之其他以股本或現金為基礎的計劃，並審閱及批准向集團內任何員工授予新股份獎勵。
6. 批准本公司董事的薪酬和政策之披露內容。

### 2018年已完成的工作

年內薪酬委員會舉行了一次會議，連同以電郵通訊進行了以下工作：

- 審批執行董事及若干高薪僱員的2018年終花紅、2019年薪金及有限制股份獎勵；及
- 審批向若干員工授予有限制獎勵。

## 提名委員會

### 成員名單

主席：Robert C. Nicholson

成員：全部六名獨立非執行董事

### 主要職責

1. 每年審視董事會的架構、人數及組成(包括成員之技能、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之成員組成是否符合香港聯交所之規則及指引。
3. 物色勝任人選加盟董事會，及挑選董事候選人或就此向董事會提供建議。
4. 評核本公司獨立非執行董事之獨立性。
5. 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)之委任或連任及繼任計劃向董事會提出建議。

### 2018年已完成的工作

年內提名委員會舉行了一次會議，並進行了以下工作：

- 審視董事會的架構，人數及組成；
- 審視董事會的退任及繼任計劃；及
- 審視及確定有關獨立非執行董事於2019年1月1日生效的上市規則修訂。

## 執行委員會

### 成員名單

主席：Mats H. Berglund

成員：主席、行政總裁、首席財務總監及兩名高級行政人員

### 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以及出售及回租合約。
3. 物色及簽訂為期超過五年的長期租賃及貨運合約。
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. 物色及簽訂金額超過5,000,000美元的非貨船海上固定資產交易的合約。
6. 作出借貸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。

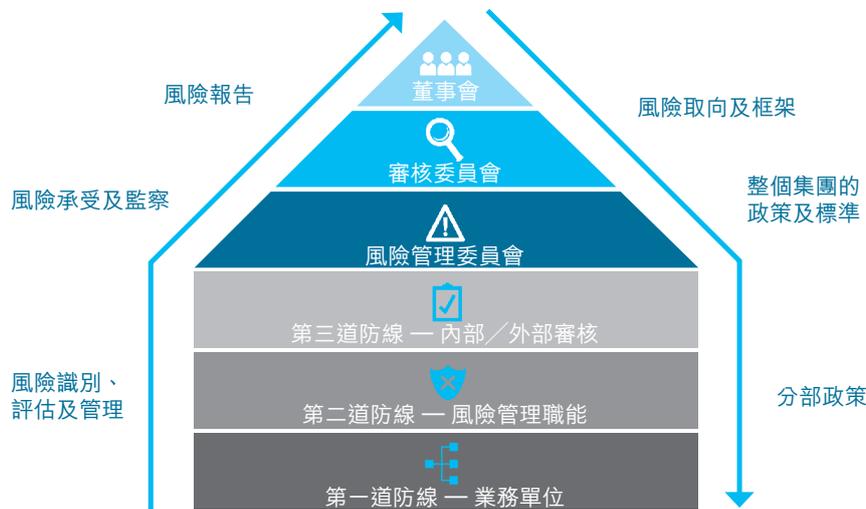
### 2018年已完成的工作

執行委員會已根據管理層所提交的詳盡分析通過及簽署多項業務事項，包括以下項目：

- 以總價88,500,000美元購置四艘貨船，其中總數約半以向貨船賣方根據一般授權發行新股份支付，其餘以現金支付；
- 公布發行新股份以履行向員工授出有限制股份獎勵；
- 訂立7年期325,000,000美元循環信用借貸，為本集團50艘貨船作重新融資；
- 訂立了一筆40,000,000美元的定期貸款融資；
- 購置一艘二手小靈便型乾散貨船；
- 購置兩艘二手超靈便型乾散貨船及一艘二手小靈便型乾散貨船；
- 簽訂一艘附有購買選擇權的新建造小靈便型乾散貨船的長期租入合約；
- 公布本集團於2021年到期的可換股債券的轉換價之調整；及
- 公布週年大會的投票結果。

## 風險管理及內部監控

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達至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風險以達成業務目標，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報告。詳盡的風險識別及管理則主要由有關業務主管負責。

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報告的完整性，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 (the Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission) 綜合企業風險管理框架的風險管理及內部監控架構，其包括下列五部分：

### 管治及文化

本集團已訂定整體基調以加強企業風險管理文化，包括道德價值觀、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之限制內，經營不同業務職能之權力，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業務單位所制訂之業務策略、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，以確保本集團的策略能配合、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之風險。根據風險評估，本集團訂定緩解計劃，並由個別業務單位實施，以及每年向董事會匯報此程序的績效概要。

### 審視及修訂

為面對風險的變化，本集團持續審視集團的風險框架，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互相收集、交流與分享內部及外部的各種訊息，並設立資訊系統、渠道及報告工具以支援集團內的企業風險管理通訊。

## 風險管理委員會

### 成員

主席：Mats H. Berglund

成員：首席財務總監、貨船租賃總監、風險管理總監、風險及內部審核經理

### 主要職責

1. 加強本集團的風險管理文化。
2. 協助識別本集團之重大風險。
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。

### 2018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。該委員會進行了之工作包括：

- 根本審計計劃審計及檢討內部監控；
- 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；
- 通過深入檢討向審核委員會報告有關航程、安全及海事保險管理的特定業務風險；
- 加強貨船管理系統的採購監控；
- 加強對交易對手的盡職調查政策，以減低違反國際制裁法的風險；
- 加強所有岸上員工及船員的反賄賂政策，以進一步提升集團的反貪腐文化。本公司已成為海事反貪腐網絡 (Maritime Anti-Corruption Network (MACN)) 的會員；
- 以減低本集團在重要資訊科技系統停頓時導致業務中斷之風險的把營運持續計劃之政策形式化；及
- 審視新增／更新的相關法則及規例（如歐盟的通用資料保護規例）的影響和合規情況。

## 風險及內部監控年度評估

為提高本集團內部監控之設計及有效性，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，紓緩措施及建議。

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之評級及本集團之策略釐定。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之標準，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，從而制定及加強措施或糾正任何監控缺陷。

風險管理委員會定期與來自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加強現有程序及監控。本集團定期向管理層及董事會報告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元素。

我們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17頁  
共邁遠途

第50頁  
投資者關係  
意見調查



## 風險管理及內部監控系統之有效性

審核委員會定期評估隨著本集團發展的風險管理及內部監控系統之有效性。就此，風險管理委員會每年向審核委員會匯報至少兩次。風險管理及內部監控系統對本集團實現業務目標實屬關鍵。審核委員會每年檢討管理層對該等系統的設計、實施及監察、年度風險評估及內部監控測試之發現、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之確認，並每年向董事會作出報告。

就截至2018年12月31日止年度，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，並無發現重大事宜。

## 處理內幕消息

本集團採納程序及內部監控措施處理及發布內幕消息。我們：

- 處理事務時會充分考慮上市規則項下之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」。
- 跟從公司通訊政策以管理與第三方的通訊，特別是就外界對本集團事務的查詢回應程序，使只有執行董事及企業傳訊與投資者關係部的總經理獲得有關授權。
- 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之「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公司董事進行證券交易的標準守則（「標準守則」）。

董事會在作出具體查詢後確認，董事於年內已全面遵守標準守則及其操守守則所載列有關董事進行證券交易的規定標準。

## 高級管理層及僱員進行的證券交易

本公司已就較有可能知悉本集團未公布的內幕消息或其他有關本集團的資料的高級經理及僱員，根據標準守則設立規則（「買賣規則」）。本公司已個別通知該等高級經理及僱員，並提供買賣規則的文本。

董事會在作出具體查詢後確認，所有曾獲通知及提供買賣規則的高級經理及職員，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2018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
858	89	947

## 我們的股東

有關股東類別及股權之詳情可參閱本年報第51頁。

[第51頁  
投資者關係  
股權架構](#) 

## 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。董事會負責定期審閱股東通訊政策，以確保政策發揮其效能。政策詳情可登入本公司網站閱覽。

[www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com)  
可持續發展 > 企業管治 

## 股東大會

於報告年度內，本公司於2018年4月17日舉行了一次股東大會，會上通過及批准以下決議案：

- 省覽及採納截至2017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；
- 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2018年12月31日止年度的核數師，並授權董事會釐定其薪酬；
- 授予發行股份的一般授權；及
- 授予購回股份的一般授權。

所有於股東大會上提交的決議案均以投票表決方式通過。

[www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com)  
投資者 > 最新消息：委任代表表格  
傳媒 > 常見問題：股東週年大會及股東的問題 

## 股東權利

股東如欲召開股東特別大會，必須按照公司章程附則召開。公司章程附則的概要如下：

- 持有不少於本公司已繳足股本十分一的股東可致函董事會或本公司秘書要求董事會召開股東特別大會，以處理有關遞交的要求。
- 已簽署的書面要求（須註明會議目的）須送達本公司的香港註冊辦事處。大會將於接獲要求後兩個月內舉行。
- 倘董事會未能於接獲要求後21日內開始召開大會，則股東本人可根據百慕達1981年公司法第74(3)條規定自行召開大會。

我們鼓勵股東與本公司保持直接通訊，股東如對董事會有任何諮詢，可發送電郵至companysecretary@pacificbasin.com或致函至：

公司秘書  
太平洋航運集團有限公司  
香港  
黃竹坑  
香葉道2號  
One Island South 31樓

## 公眾持股量

於本年報日期，根據本公司可公開獲得之資料及就董事所知，公眾持有本公司約98.33%的已發行股本。

## 2019年擬訂財務日誌

2月28日	2018年年度業績公布
3月12日	2018年年報
4月11日	第一季度交易活動最新公告
4月12日至17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之資格
4月17日	股東週年大會
<i>適用於派付(如有) 2018年末期股息：</i>	
4月18日	買賣附帶2018年末期股息權利之股份最後一日
4月23日	除息日
4月24日香港時間下午4時30分前	截止遞交附帶2018年末期股息之過戶文件
4月25日	暫停辦理股份過戶登記手續及2018年末期股息登記日期
5月7日	2018年末期股息派付日期
7月31日	2019年中期業績公布
<i>適用於派付(如有) 2019年中期股息：</i>	
8月9日	買賣附帶2019年中期股息權利之股份最後一日
8月12日	除息日
8月13日香港時間下午4時30分前	截止遞交附帶2019年中期股息之過戶文件
8月14日	暫停辦理股份過戶登記手續及2019年中期股息登記日期
8月23日	2019年中期股息派付日期
10月14日	第三季度交易活動最新公告

# 董事

**1**  
David M. Turnbull  
主席

**5**  
Robert C. Nicholson  
獨立非執行董事

**6**  
Alasdair G. Morrison  
獨立非執行董事

**9**  
Stanley Huffer Ryan  
獨立非執行董事

**3**  
Peter Schulz  
首席財務總監



**8**  
Irene Waage Basili  
獨立非執行董事

**7**  
Daniel R. Bradshaw  
獨立非執行董事

**2**  
Mats H. Berglund  
行政總裁

**4**  
Patrick B. Paul  
獨立非執行董事

## 執行董事

**1** 唐寶麟 (63歲)  
主席

唐先生於2006年加入太平洋航運董事會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之主席，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之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

本屆任期將於2020年股東週年大會屆滿

**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

**2** Mats H. Berglund (56歲)  
行政總裁

Berglund先生於2012年加入太平洋航運，出任行政總裁。此前，他於1986年至2005年任職於瑞典家族式經營集團Stena，在集團於瑞典及美國的多個航運業務部門擔任管理和領導職位，包括擔任Stena Line之集團總監、Concordia Maritime及StenTex（一間Stena與Texaco組成的合營公司）之副總裁及財務總監、StenTex之總裁、以及Stena Rederi AB（所有有關Stena航運業務的母公司）的副總裁及總裁。

從2005年至2011年，他擔任紐約上市公司Overseas Shipholding Group原油運輸部門單位之高級副總裁及主管。於2011年3月至2012年5月期間，他於Chemoil Energy（一間於新加坡上市的全球船用燃油產品交易商）擔任財務總監及營運總監。

**學歷及資格：**  
畢業於哥德堡大學商學院，持有經濟師（Civilekonom）學位

2000年哈佛商學院高級管理專業課程

**任期：**  
於2012年6月獲委任為執行董事

本屆任期將於2021年股東週年大會屆滿

**外部委任：**  
香港船東會執行委員會成員

於紐約上市的Ardmore Shipping Corporation擔任獨立非執行董事

**委員會成員資格：**  
執行委員會主席

**3** Peter Schulz (46歲)  
獨立非執行董事

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、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30日獲委任為執行董事

現時任期於2021年7月29日屆滿，惟須於2019年股東週年大會上接受重選

**外部委任：**  
無

**委員會成員資格：**  
執行委員會

## 獨立非執行董事

**4 Patrick B. Paul** (71歲)  
獨立非執行董事

Paul先生曾於羅兵咸永道會計師事務所任職33年，期間在香港擔任多個高級管理層職位，包括任職主席及高級合夥人達七年。

## 學歷及資格：

畢業於牛津大學，持有文學碩士學位

英格蘭及威爾斯特許會計師公會資深會員

## 任期：

於2004年3月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2021年股東週年大會屆滿

## 外部委任：

於香港上市的德昌電機控股有限公司及香港上海大酒店擔任獨立非執行董事

## 委員會成員資格：

審核委員會主席

薪酬委員會及提名委員會

**5 Robert C. Nicholson** (63歲)  
獨立非執行董事

Nicholson先生曾任齊伯禮律師行的高級合夥人，期間成立企業及商務部。他其後出任電訊盈科有限公司董事會之高級顧問。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。於2013年8月至2017年5月期間，他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

本屆任期將於2019年股東週年大會屆滿

## 外部委任：

於Metro Pacific Investments Corporation、Philex Mining Corporation及PXP Energy Corporation (均於菲律賓上市) 擔任董事

於印尼上市的PT Indofood Sukses Makmur Tbk擔任專員

## 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

董事會由九名董事組成，他們互補的專業知識，和共同致力於負責任的投資及管理方案，充分地為我們多元化的股東及其他持份者帶來最佳利益

**6 Alasdair G. Morrison** (70歲)  
獨立非執行董事

Morrison先生曾任職怡和集團28年，並擔任多個高級職位，包括集團董事總經理。其後，他加入摩根士丹利，先後擔任摩根士丹利添惠亞洲之董事總經理及主席，以及摩根士丹利亞洲之主席兼行政總裁。Morrison先生曾擔任花旗集團亞太區高級顧問五年至2015年1月，並於2010年7月至2018年5月期間於香港上市的香港鐵路有限公司擔任獨立非執行董事。

## 學歷及資格：

畢業於劍橋大學，持有文學碩士學位

哈佛大學商學院管理發展課程

## 任期：

於2008年1月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2021年股東週年大會屆滿

## 外部委任：

Bain Capital Asia之高級顧問

## 委員會成員資格：

審核、薪酬及提名委員會

**7 Daniel R. Bradshaw** (72歲)  
獨立非執行董事

Bradshaw先生現為孖士打律師行(Mayer Brown)的高級顧問，自1978年起曾於該律師行擔任事務律師、合夥人及船務業務的主管。他曾擔任香港船東會副主席、香港港口及航運局委員及香港航運發展局之成員。

## 學歷及資格：

畢業於紐西蘭威靈頓的維多利亞大學，持有法律學士學位及法律碩士學位

於英國及香港獲認許為律師

## 任期：

於2006年4月獲委任為非執行董事兼副主席

於2008年1月辭任副主席，並於2010年9月獲調任為獨立非執行董事

本屆任期將於2019年股東週年大會屆滿

## 外部委任：

於Euronext布魯塞爾及紐約證券交易所上市的Euronav擔任非執行董事

於香港上市的鐵江現貨有限公司及紐約證券交易所上市的Gaslog Partners LP 擔任獨立非執行董事

為嘉道理農場暨植物園世界及自然基金會香港分會之董事

## 委員會成員資格：

審核、薪酬及提名委員會

**8 Irene Waage Basili** (50歲)  
獨立非執行董事

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，首先出任合約及策略經理，其後於2004年出任商務總監。從2007年至2011年，Basili女士於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，負責海事策略相關項目。她亦由2008年至2014年於Odfjell SE擔任董事，並於2011年3月至2017年4月期間擔任GC Rieber Shipping之行政總裁 (兩間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

本屆任期於2020年股東週年大會屆滿

## 外部委任：

Kongsberg Gruppen ASA董事兼副主席及Wilhelmsen Holding ASA之董事。上述兩間公司均於奧斯陸證券交易所上市。

Shearwater Geoservices之行政總裁

## 委員會成員資格：

審核、薪酬及提名委員會

**9 Stanley H. Ryan** (57歲)  
獨立非執行董事

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.之獨立董事，並於2015年3月至9月擔任Eagle Bulk之臨時行政總裁。

## 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2019年7月屆滿

## 外部委任：

於西雅圖Darigold, Inc.擔任行政總裁及主席

於麥肯錫擔任高級顧問

## 委員會成員資格：

審核、薪酬及提名委員會

# 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43至44頁的資料包括薪酬報告的經審核部分，並屬於本集團財務報表的主體部分。本集團於2018年12月31日聘用合共336名(2017年：335名)岸上員工及於年內聘用約3,800名(2017年：3,400名)海員。

## 本集團的薪酬政策

董事會透過薪酬委員會，致力吸引及保留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、可比較公司支付的薪金、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，因此採取直接的財務基準釐定薪金的調整及花紅並不恰當，因為此舉可能會產生沒有意義的結果，更可能帶來負面影響。董事會在這方面致力於上述所有因素上取得平衡。

形式為有限制股份獎勵的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。獎勵一般於三年內每年歸屬。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	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2018年及2017年止年度的薪酬

2018年12月31日止年度	董事袍金 千美元	薪金 千美元	花紅 千美元	退休金 千美元	應付總額 千美元	以股權 支付的補償 千美元	應付及 已計入財務 報表的總額 千美元
執行董事							
唐寶麟	-	375	95	2	472	251	723
Mats H. Berglund	-	1,044	520	2	1,566	578	2,144
Peter Schulz <sup>1</sup>	-	495	250	2	747	476	1,223
	-	1,914	865	6	2,785	1,305	4,090
獨立非執行董事							
Patrick B. Paul	102	-	-	-	102	-	102
Robert C. Nicholson	96	-	-	-	96	-	96
Alasdair G. Morrison	89	-	-	-	89	-	89
Daniel R. Bradshaw	89	-	-	-	89	-	89
Irene Waage Basili	95	-	-	-	95	-	95
Stanley H. Ryan	100	-	-	-	100	-	100
	571	-	-	-	571	-	571
董事薪酬總額	571	1,914	865	6	3,356	1,305	4,661
其他僱員	-	127,720 <sup>2</sup>	6,932	2,945	137,597	3,960	141,557
薪酬總額	571	129,634	7,797	2,951	140,953	5,265	146,218

2017年12月31日止年度	董事袍金 千美元	薪金 千美元	花紅 千美元	退休金 千美元	應付總額 千美元	以股權 支付的補償 千美元	應付及 已計入財務 報表的總額 千美元
執行董事							
唐寶麟	-	377	47	2	426	243	669
Mats H. Berglund	-	1,082	216	2	1,300	547	1,847
Andrew T. Broomhead <sup>3</sup>	-	524	-	1	525	(167)	358
Chanakya Kocherla <sup>4</sup>	-	157	-	1	158	(371)	(213)
	-	2,140	263	6	2,409	252	2,661
獨立非執行董事							
Patrick B. Paul	97	-	-	-	97	-	97
Robert C. Nicholson	90	-	-	-	90	-	90
Alasdair G. Morrison	84	-	-	-	84	-	84
Daniel R. Bradshaw	84	-	-	-	84	-	84
Irene Waage Basili	94	-	-	-	94	-	94
Stanley H. Ryan	94	-	-	-	94	-	94
	543	-	-	-	543	-	543
董事薪酬總額	543	2,140	263	6	2,952	252	3,204
高級管理層							
Peter Schulz <sup>1</sup>	-	208	40	1	249	178	427
其他僱員	-	120,112 <sup>2</sup>	4,175	2,344	126,631	3,871	130,502
薪酬總額	543	122,460	4,478	2,351	129,832	4,301	134,133

附註：

- (1) Schulz先生於2017年8月21日上任首席財務總監並於2018年7月30日獲委任為執行董事。以上為其全年之薪酬。
- (2) 其他僱員薪金包括船員薪金及其他相關開支為97,800,000美元（2017年：90,700,000美元），並歸類為損益表中的服務開支。
- (3) Broomhead先生已於2017年8月20日退任執行董事。
- (4) Kocherla先生已於2017年4月12日退任執行董事。

於2018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（2017年：兩名執行董事及三名僱員）。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。

	2018年 千美元	2017年 千美元	酬金範圍	2018年	2017年
薪金	693	906	3,500,001港元至4,000,000港元	-	1
花紅	374	255	5,000,001港元至5,500,000港元	-	2
退休金	174	130	6,000,001港元至6,500,000港元	1	-
			6,500,001港元至7,000,000港元	1	-
應付總額	1,241	1,291			
以股權支付的補償	445	518			
應付及已計入財務報表的總額	1,686	1,809			

年內，本集團並無向董事支付酬金作為吸引或獎勵他們加盟本集團。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

### 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，供款以每月有關收入25,000港元為上限。本集團亦額外作出自願供款。本集團的供款於產生時列為開支。若僱員於僱主自願供款全數歸屬前退出計劃，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退休計劃而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計及非市場假設，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。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，並於綜合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（如必要）。

本公司向集團附屬公司的僱員授予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2018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31)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2018年12月31日止年度的業務回顧載於本年報第1至第13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「本集團財務概要」一節。截至2018年12月31日止年度，本集團在企業社會責任方面所作出努力之簡介載於本年報「企業社會責任摘要」一節，並有一份全面的2018年報告刊載於我們的網站。

## 業績

本集團年內的業績載於第54頁的綜合損益表。

## 股息

鑑於本集團的表現及現時財務狀況，董事會建議就截至2018年12月31日止年度派付末期股息每股3.7港仙。此建議股息與於2018年7月27日宣派的中期股息2.5港仙合計為每股6.2港仙，約佔本集團截至2018年12月31日止年度溢利50%，與本集團派付全年淨溢利(不包括出售收益)至少50%的股息政策一致。

2018年的建議末期股息每股3.7港仙將於2019年4月17日舉行的2019年股東週年大會上審議(「2019年股東週年大會」)。

## 可供分派儲備

根據百慕達1981年公司法計算，本公司於2018年12月31日的可供分派儲備為619,700,000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84,000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18。

於報告年度，本公司共發行90,896,012股普通股份，(i) 21,150,000股股份已於2018年4月發行，以履行2013年股份獎勵計劃項下本公司於2018年授出的有限制獎勵；(ii) 合計69,746,012股股份已分別於2018年6月及10月發行給予兩名賣方，作為本公司根據於2018年5月協定及披露就購置的四艘貨船訂立的合約中，獲交付的兩艘貨船的部分代價。合

共101,014,125股股份於2019年1月及2月分別在獲交付其餘兩艘貨船後，發行予其他兩名賣方，作為支付部分代價。

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

本集團所發行的可換股債券詳情載於財務報表附註17(c)。

## 購買、出售或贖回證券

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

## 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。

## 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內各個財政年度首日已發行股本的10%(相當2019年1月1日的453,316,711股股份)。根據股份獎勵計劃下尚未歸屬的有限制獎勵為75,088,000股，佔2019年2月28日本公司已發行股本的1.62%。

## 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。

## 每名合資格參與者的獎勵上限

就每名特定合資格參與者而言，於任何時候獲授予的獎勵所涉及股份最高數目，合共不得超逾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，凡向本集團任何員工授予獎勵，須先經其審視及批准。

### 已授出的獎勵

截至2018年12月31日止年度，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	於2018年12月31日	於2018年1月1日	年內已授出 <sup>1</sup>	已歸屬及／或失效 <sup>2</sup>	2019年 <sup>3</sup>	2020年	2021年
<b>董事</b>										
唐寶麟	2008年8月5日	8,704	(4,441)	4,263	4,325	1,180	(1,242)	1,493	1,590	1,180
Mats H. Berglund	2012年6月1日	18,391	(8,598)	9,793	9,855	2,768	(2,830)	3,402	3,623	2,768
Peter Schulz	2017年8月21日	4,611	(1,147)	3,464	3,443	1,168	(1,147)	1,147	1,149	1,168
		31,706	(14,186)	17,520	17,623	5,116	(5,219)	6,042	6,362	5,116
<b>其他僱員</b>										
				59,410	56,383	22,982	(19,955)	21,029	20,748	17,633
				76,930	74,006	28,098	(25,174)	27,071	27,110	22,749

附註：

(1) 本公司股份緊接於2018年3月1日授出28,098,000股前的收市價為2.18港元。

(2) 根據歸屬時間表，於2018年1月及2018年7月分別有1,747,000股及20,941,000股股份已歸屬。此外，有1,887,000股股份因三名僱員辭職及599,000股股份因一名僱員被解僱而失效。

(3) 於2019年1月有1,842,000股股份已歸屬。

### 董事

直至本年報日期之在任董事的資料如下：

	董事會	審核委員會	薪酬委員會	提名委員會	執行委員會	任期
<b>執行董事</b>						
唐寶麟，主席	2006年5月17日	-	-	-	2008年7月1日	三年，直至2020年股東週年大會為止
Mats H. Berglund，行政總裁	2012年6月1日	-	-	-	2012年6月1日	三年，直至2021年股東週年大會為止
Peter Schulz，首席財務總監	2018年7月30日	-	-	-	2017年8月21日	三年，直至2021年7月29日 須於2019年股東週年大會上接受重選
<b>獨立非執行董事</b>						
Patrick B. Paul	2004年3月25日	2004年5月18日	2004年6月10日	2004年11月30日	-	三年，直至2021年股東週年大會為止
Robert C. Nicholson	2004年3月25日	2004年5月18日	2004年6月10日	2004年11月30日	-	三年，直至2019年股東週年大會為止
Alasdair G. Morrison	2008年1月1日	2008年1月1日	2008年1月1日	2008年1月1日	-	三年，直至2021年股東週年大會為止
Daniel R. Bradshaw	2006年4月7日	2006年4月7日	2006年4月7日	2006年4月7日	-	三年，直至2019年股東週年大會為止
Irene Waage Basili	2014年5月1日	2014年5月1日	2014年5月1日	2014年5月1日	-	三年，直至2020年股東週年大會為止
Stanley H. Ryan	2016年7月5日	2016年7月5日	2016年7月5日	2016年7月5日	-	三年，直至2019年股東週年大會為止

☐ 委員會主席

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，在任三分之一之董事須輪席退任，惟每名董事均須至少每三年退任一次。

年內，董事會委任Peter Schulz先生擔任執行董事，他將根據本公司的章程附則第86(2)條於2019年股東週年大會上退任。此外，Robert C. Nicholson先生、Daniel R. Bradshaw及Stanley H. Ryan將根據本公司附則第87(1)及(2)條於2019年股東週年大會上輪值退任。所有退任董事均符合資格並願意接受股東重選連任。Bradshaw先生已通知董事會他將於2020年股東週年大會結束時退任，並願意於2019年股東週年大會上膺選連任直至2020年股東週年大會結束為止。提名委員會已開始物色新的獨立董事候選人。

## 董事服務合約

擬於應屆2019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本公司董事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其職務的期間或前後所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。

## 董事的履歷詳情

董事的履歷詳情載於本年報「董事」一節。↔

## 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2018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部所賦予之涵義)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之權益及淡倉如下：

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	
					2018年 12月31日	2017年 12月31日
唐寶麟 <sup>1</sup>	9,317,000	2,524,918 <sup>2</sup>	好倉	11,841,918	0.26%	0.24%
Mats H. Berglund <sup>1</sup>	17,391,000	0	好倉	17,391,000	0.38%	0.35%
Peter Schulz <sup>1</sup>	4,611,000	129,000 <sup>3</sup>	好倉	4,740,000	0.10%	不適用
Patrick B. Paul	380,000	0	好倉	380,000	少於0.01%	少於0.01%
Daniel R. Bradshaw	0	772,834 <sup>4</sup>	好倉	772,834	0.02%	0.02%

附註：

- 根據股份獎勵計劃，已授出的有限制股份獎勵詳情已於本年報第46頁內披露。↔
- 2,524,918股股份以面值為1,000,000美元於2021年到期的可換股債券的形式，由一項名為Bentley Trust (Malta) Limited的信託持有。
- 129,000股股份由Schulz先生以信託受益人之身份持有。
- 772,834股股份由Cormorant Shipping Limited及Goldeneye Shipping Limited持有，Bradshaw先生為該等公司之唯一股東。

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2018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。

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2018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	
				2018年 12月31日	2017年 12月31日
Aggregate of Standard Life Aberdeen plc affiliated investment management	投資經理	好倉	356,382,000	7.86%	12.95%
JPMorgan Chase & Co. <sup>1</sup>	受其控制的法團的權益／ 投資經理／ 持有保證權益之人士／ 核准借貸代理	好倉	280,546,368	6.18%	不適用
		淡倉	53,440,290	1.17%	不適用
Citigroup Inc. <sup>2</sup>	持有保證權益之人士／ 受其控制的法團的權益／ 核准借貸代理	好倉	250,286,805	5.52%	6.16%
		淡倉	4,251,340	0.09%	0.17%

附註：

- (1) 由JPMorgan Chase & Co. 持有的股份的好倉乃以受其控制的法團的權益（涉及60,251,546股股份）、投資經理（涉及44,032,613股股份）、對股份持有保證權益之人士（涉及1,051,193股股份）及核准借貸代理（涉及175,211,016股股份）之身份所持有。
- (2) 由Citigroup Inc. 持有的股份的好倉乃以對股份持有保證權益之人士（涉及18,434,359股股份）、受其控制的法團的權益的身份（涉及17,657,757股股份）及核准借貸代理（涉及214,194,689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2018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。

#### 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、執行及風險管理委員會

審核、薪酬、提名、執行及風險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2019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，本公司已遵守上市規則須由公眾人士持有本公司已發行股本總額至少25%的規定。

承董事會命



莫潔婷

公司秘書

香港，2019年2月28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

於2018年5月，我們於中國大連舉行太平洋航運分析員日，13名分析員出席由多位太平洋航運管理層講述公司的業務演講外，亦一同參觀船塢，認識貨船的例行入塢工作。於六月，由我們主要關係銀行之一專辦的投資者日上，管理層亦作出同樣演說。

我們於2018年4月完成網頁革新，除跟從綜合報告的框架原則外，內容亦可讓我們的客戶和其他持份者更方便瀏覽。新網站適用於平板電腦及流動裝置，在不受時間及地點限制下隨時隨地索閱及搜尋我們的最新資料。社交媒體繼續是本集團的重要企業傳訊渠道之一。發展不同類型的社交媒體平台不僅便於本公司與投資者之間的交流，更有助加強公司品牌推廣，向我們遍及全球的持份者提供有關乾散貨運方面的最新動態。

年內，我們榮膺15個與投資者關係及企業管治有關的獎項，包括於區內及業界內贏得最佳投資者關係公司、最佳行政總裁(Mats Berglund)及最佳財務總監(Peter Schulz)等。此外，我們入圍IR Magazine全球50名之最佳投資者關係大獎(工業界別)。

感謝各界就著我們採取高透明度，負責任營商操守及向股東負責的承諾投下信任的一票。

[www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com)  
有關本集團 > 獎項



## 與持份者交流

本集團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。

**溝通渠道** — 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
- 網上年報
- 季度交易活動最新公告
- 業務活動簡介及新聞稿

[www.pacificbasin.com/ar2018](http://www.pacificbasin.com/ar2018)  
互動網上年報及意見表格



### 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

我們每年透過電話訪問及網上調查，聽取投資者及分析員對集團策略、高層管理團隊、報告、企業傳訊、投資者關係及企業社會責任計劃的意見。

### 貨船參觀

當貨船停泊港口、入塢或舉行新建造貨船命名典禮時，我們會邀請分析員、銀行家投資者、傳媒及賓客登船參觀。

### 公司網站 — [www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com)

本集團視企業網站為主要的營銷渠道，全面載述太平洋航運的活動及業務，備有英文及中文(繁體版和簡體版)版本，內容如下：

- 本集團的概況
- 船隊資料
- 策略及業務模式
- 為客戶提供的服務摘要
- 董事會及高級管理層履歷資料
- 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
- 財務資料及Excel版本下載
- 傳媒資訊
- 就業機會

### 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。

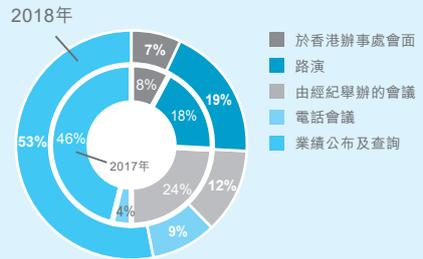


**路演** — 我們於發布業績公布及交易活動最新公告後舉行路演。於2018年，我們曾於北美洲、歐洲、澳洲及亞太區15個城市會見投資者。

**投資者會議** — 於2018年，我們曾與1,088名（2017年：1,014名）股東及投資者會面。

**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。眾多主要經紀商皆對本集團的表現發表分析報告。期內，兩名分析員首次對太平洋航運發表分析報告。

投資者會議類別



[www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com)  
 投資者 > 股東資料 > 分析員名單  
 分析員聯絡資料



### 衡量投資者關係表現的關鍵績效指標 KPI

**與投資者交流** — 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。

**投資者意見調查** — 我們每年透過書面、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年報、管理團隊、投資者關係計劃、企業管治及集團策略的意見。

2018年的投資者意見調查顯示，超過95%的受訪者認為太平洋航運的管理層能清楚傳達策略，且所有受訪者認為我們有效地傳達管理層如何處理本公司策略上面對的挑戰。

### 投資者於2018年的重點關注事項

- 中美關稅對乾散貨貿易及本公司業績的影響
- 新環保法規對航運的影響及我們的解決策略
- 供求平衡
- 貨運租金季節性的變動及可持續性
- 本公司盈利敏感度及貨船訂約指引
- 本公司進一步減省開支的可能

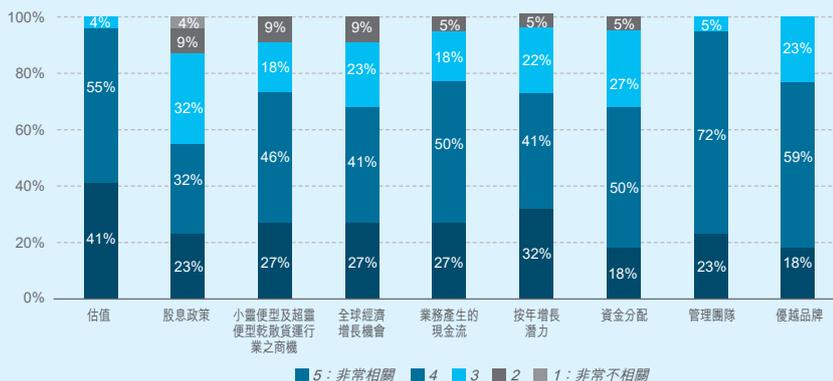
### 2018年投資者意見調查反饋：



### 跟本集團會面的投資者數目



### 投資於太平洋航運的主要原因



10 位分析員於 2018 年跟隨太平洋航運股票（2017 年：9 位）

66 份有關太平洋航運的研究報告於 2018 年獲發表（2017 年：58 份）

## 股份及可換股債券的資料

於2018年12月31日，本公司之已發行股份及可換股債券為：

- 4,533,167,114股每股面值0.01美元之普通股
- 125,000,000美元於2021年到期3.25%年票息的可換股債券

我們的股份為恒生分類指數系列及MSCI指數系列的成份股，同時被納入深港通計劃下港股通的合資格股票。於2018年12月31日，我們股票約1%經深港通持有。

2018年公司股價表現與恒生指數比較



2021年到期之可換股債券於2018年的價格表現



自上市以來淨溢利與派息率的比較



第95頁  
市值

## 投資者回報及股息

我們以股份的升值及股息向股東回報價值。於2018年，我們的股東總回報率為-10%。

我們的股息政策為派出不少於年度應佔溢利(不包括出售收益)的50%。

股東總回報率

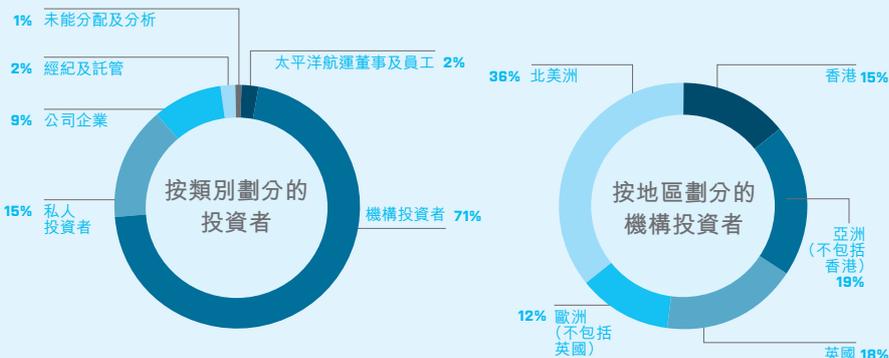


## 我們的股東

於2018年12月31日，納斯達克對本公司股本中約99.2%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32.4億股股份，或佔我們股本71%。

我們於2018年12月31日確認共有2,462名股東，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之股份，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如下：

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
<=500	160	6.50%	3,782	0.00%
501-1,000	35	1.41%	33,319	0.00%
1,001-100,000	610	24.78%	30,030,857	0.66%
100,001-500,000	1,001	40.66%	232,107,683	5.12%
>=500,001	656	26.65%	4,270,991,473	94.22%
<b>總計</b>	<b>2,462</b>	<b>100.00%</b>	<b>4,533,167,114</b>	<b>100.00%</b>



## 我們的債券持有人

我們的債券持有人包括廣泛的機構投資者，當中有組合基金經理、定息、互惠及股票基金持有人，以及私人投資者。

## 我們同樣歡迎機構及私人投資者

我們細心聽取各界投資者的意見和反饋。我們的股東當中，機構投資者約佔71%，由經紀及託管人持有股份的私人或散戶投資者約佔15%。本公司為願及出席股東週年大會的投資者，於會上特設問答環節，讓投資者可與我們的董事會成員對話。

我們的業績公布以網上直播形式透過視像及電話會議進行，讓海外投資者、媒體及大眾參與簡介會並作出提問。有關語音記錄及文字檔案存載可於我們網站搜尋。

# 集團表現分析

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

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

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

## 附註

1. 按期租合約對等基準的收入總額增加12%，反映市場持續復甦。
2. 隨着我們的自有船隊擴充，自有貨船總營運開支增加7%，但因規模效益及持續成本控制，我們的日均貨船開支大致維持於非常具競爭力的水平。
3. 隨着我們的自有船隊擴充，我們的自有貨船折舊增加6%，但由於購入貨船的價格較低，日均折舊開支亦輕微下跌。
4. 財務開支淨額大致不變。
5. 租船開支(已扣減有償契約撥備撥回)大致不變。
6. 由於自有船隊擴充令員工相關開支增加，導致一般及行政管理開支總額上升。
7. 由於石油及燃料價格大幅下跌，導致於年末產生燃料掉期合約的未變現衍生工具開支。
8. 由於市場前景改善，未來數年的有償契約撥備結餘已全數撥回。
9. 從我們聯營公司Muchalat所得其於清盤前出售資產的派付。我們於此家聯營公司的投資於較早前已全數減值。
10. 因我們以現有貸款重新融資為循環信用貸款，故此有關現有貸款之安排費用被撇銷。
11. 有關出售一艘船齡較高的小靈便型乾散貨船(將於2019年交付予買家)的減值。
12. 稅息折舊及攤銷前溢利大幅增加有賴貨運市場於2018年增強。我們於年末的現金及存款為341,800,000美元(2017年：244,700,000美元)，淨負債比率為34%(2017年：35%)。



第53至90頁構成經審核財務報表

# 財務報表

## 綜合資產負債表

		於12月31日	
附註		2018年 千美元	2017年 千美元
<b>資產</b>			
非流動資產			
物業、機器及設備	6	1,807,672	1,797,587
商譽	7	25,256	25,256
衍生資產	10	1,745	1,233
應收貿易賬款及其他應收款項	11	8,900	5,254
可供出售財務資產	9	-	569
有限制銀行存款	12	58	58
		<b>1,843,631</b>	1,829,957
流動資產			
存貨	13	85,488	71,774
衍生資產	10	214	4,834
持作出售資產	14	6,450	-
應收貿易賬款及其他應收款項	11	88,679	80,275
現金及存款	12	341,744	244,636
應收稅款		-	116
		<b>522,575</b>	401,635
<b>資產總額</b>		<b>2,366,206</b>	2,231,592
<b>權益</b>			
股東應佔資本及儲備			
股本	18	45,205	43,554
保留溢利	19	202,262	154,387
其他儲備	19	983,742	963,194
<b>總權益</b>		<b>1,231,209</b>	1,161,135
<b>負債</b>			
非流動負債			
衍生負債	10	9,912	5,790
長期借貸	17	737,377	776,876
有償契約撥備	16	-	12,731
應付貿易賬款及其他應付款項	15	5,537	10,203
		<b>752,826</b>	805,600
流動負債			
衍生負債	10	7,374	772
應付貿易賬款及其他應付款項	15	150,559	143,878
長期借貸的流動部分	17	223,716	104,092
應付稅項		522	-
有償契約撥備	16	-	16,115
		<b>382,171</b>	264,857
<b>負債總額</b>		<b>1,134,997</b>	1,070,457

董事會已於2019年2月28日批准發表本財務報表。



Mats H. Berglund  
董事



Peter Schulz  
董事

## 綜合損益表

	附註	截至12月31日止年度	
		2018年 千美元	2017年 千美元
營業額	4, 8	<b>1,591,564</b>	1,488,019
服務開支	5, 8	<b>(1,507,705)</b>	(1,463,311)
毛利		<b>83,859</b>	24,708
間接一般及行政管理開支	5	<b>(6,003)</b>	(5,310)
其他收入及收益	20	<b>30,459</b>	20,431
其他開支	5	<b>(2,416)</b>	(4,226)
財務收入	21	<b>3,513</b>	3,651
財務開支	21	<b>(35,866)</b>	(35,998)
除稅前溢利		<b>73,546</b>	3,256
稅項(支出)/抵免	22	<b>(1,262)</b>	354
股東應佔溢利		<b>72,284</b>	3,610
股東應佔溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	24(a)	<b>1.64</b>	0.09
每股攤薄盈利	24(b)	<b>1.61</b>	0.09

## 綜合全面收益表

	截至12月31日止年度	
	2018年 千美元	2017年 千美元
股東應佔溢利	<b>72,284</b>	3,610
其他全面收益		
可能被重新分類至損益表內的項目		
現金流量對沖：		
— 轉撥至損益表	<b>4,346</b>	(10,356)
— 公平值(虧損)/收益	<b>(5,744)</b>	12,656
匯兌差額	<b>(669)</b>	771
因出售拖船資產時從儲備撥回至損益表的匯兌虧損	<b>-</b>	1,306
可能不被重新分類至損益表內的項目		
按公平值列賬及其變動計入其他全面收益的財務資產/可供出售財務資產之公平值虧損	<b>(275)</b>	(306)
股東應佔全面收益總額	<b>69,942</b>	7,681

## 綜合權益變動結算表

	附註	截至12月31日止年度	
		2018年 千美元	2017年 千美元
於1月1日結餘		1,161,135	1,040,771
會計政策變動		(8,784)	-
<b>重述</b>		<b>1,152,351</b>	1,040,771
股東應佔全面收益總額		69,942	7,681
以貨船代價股份發行之股份，扣除發行開支	18(a)	18,076	46,074
派付股息	23	(14,315)	-
以股權支付的補償		5,265	4,301
股份獎勵計劃受託人購入的股份	18(b)	(110)	(1,233)
於配售新股份時發行的股份，扣除發行開支	18(c)	-	37,630
儲備之匯兌調整		-	25,849
沒收未領取股息		-	62
<b>於12月31日結餘</b>		<b>1,231,209</b>	1,161,135

## 綜合現金流量表

	附註	截至12月31日止年度	
		2018年 千美元	2017年 千美元
<b>經營業務</b>			
經營業務產生的現金	25(a)	<b>190,174</b>	125,601
已付香港利得稅		<b>(207)</b>	(555)
已付海外稅項		<b>(412)</b>	(306)
經營業務產生的現金淨額		<b>189,555</b>	124,740
<b>投資活動</b>			
購置物業、機器及設備	25(c)	<b>(127,924)</b>	(219,857)
出售物業、機器及設備		<b>597</b>	9,617
定期存款的減少		<b>5,096</b>	82,871
已收利息		<b>3,513</b>	3,651
來自Muchalat投資的分派		<b>1,582</b>	–
出售按公平值列賬及其變動計入其他全面收益的財務資產／可供出售財務資產		<b>294</b>	158
投資活動中所用的現金淨額		<b>(116,842)</b>	(123,560)
<b>融資活動</b>			
支用銀行貸款及其他借貸	25(b)	<b>634,074</b>	188,601
償還銀行貸款及其他借貸	25(b)	<b>(558,410)</b>	(136,929)
已付利息及其他財務開支		<b>(31,260)</b>	(31,310)
派付股息	23	<b>(14,315)</b>	–
股份獎勵計劃受託人購入股份的付款	18(b)	<b>(110)</b>	(1,233)
配售新股份所得款項，扣除發行開支	18(c)	<b>–</b>	37,630
融資活動中產生的現金淨額		<b>29,979</b>	56,759
現金及現金等價物的增加淨額		<b>102,692</b>	57,939
現金及現金等價物之匯兌(虧損)／收益		<b>(488)</b>	422
於1月1日的現金及現金等價物		<b>227,040</b>	168,679
於12月31日的現金及現金等價物	12	<b>329,244</b>	227,040
於1月1日的定期存款	12	<b>17,596</b>	100,467
定期存款的減少		<b>(5,096)</b>	(82,871)
於12月31日的現金及存款	12	<b>341,744</b>	244,636

# 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2019年2月28日批准刊發。

第4-13頁  
業務回顧

2018年表現及市場回顧



第96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22頁
  - 信貸及交易對手風險－第24頁
  - 流動資金風險－第28頁
  - 資本管理風險－第28頁
- 薪酬報告內的僱員福利－第43至44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2018年12月31日止年度的業績及於該日的財務狀況，以及提供相關比較資料。

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)及持作出售資產按公平值列賬，財務報表乃按歷史成本法編製。

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

以下新訂準則於2018年1月1日或之後開始的會計期間強制實行並與本集團之業務有關。

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

採納該等準則及新會計政策的影響於下文附註2.2(a)披露。其他於此會計期間生效的新訂準則，並無對本集團的會計政策產生任何影響，亦無須對財務報表作出任何調整。

若干新訂及經修訂準則及對香港財務報告準則之改善(「新準則」)已頒佈但於2018年1月1日後開始的會計期間尚未生效。與本集團業務有關的新準則具體如下：

香港財務報告準則第16號	租賃
--------------	----

本集團已得出有關評估該等新準則所帶來影響的結論。預期香港財務報告準則第16號會帶來關鍵的變動。根據香港財務報告準則第16號，超過12個月的租入經營租賃將以使用權資產及租賃負債計入資產負債表。損益表中經扣除非租賃組成部分的經營租賃開支將由折舊及利息開支之組合替代。利息開支乃參照租賃隱含的利率計算(倘該利率難以釐定，則參照承租人的增量借貸利率)，並為租賃負債的餘款提供固定週期利率，而兩者均逐步降低。佔現有租入船隊逾50%的少於12個月的租入合約，則不受影響。

管理層斷定於期租合約將租賃組成部分(即租賃光船)與非租賃組成部分(即技術管理服務)分開入賬。租賃組成部分與非租賃組成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。

## 2 編製基準 (續)

### 2.2 新訂會計政策的影響 (續)

#### (a) 會計政策變動

##### (i) 對本集團財務報表的影響

於採納新準則後(誠如上文所述)，本集團選擇使用經修訂追溯法以作過渡。新準則產生之重新分類及調整並不於2017年12月31日之資產負債表作重述，但於2018年1月1日期初結餘作調整。有關詳細解釋請參閱附註2(a)(ii)及2(a)(iii)。

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

##### 資產負債表 (摘錄)

千美元	2017年 12月31日 (先前報告)	香港財務 報告準則 第15號 (附註(a)(ii))	香港財務 報告準則 第9號 (附註(a)(iii))	2018年 1月1日 (重述)
<b>非流動資產</b>				
FVOCI <sup>1</sup>	-	-	569	569
AFS <sup>2</sup>	569	-	(569)	-
<b>流動資產</b>				
應收貿易賬款 及其他 應收款項 - 流動	80,275	(8,784)	-	71,491
<b>權益</b>				
保留溢利	154,387	(8,784)	1,619	147,222
其他儲備	963,194	-	(1,619)	961,575

<sup>1</sup> 「FVOCI」指「按公平值列賬及其變動計入其他全面收益的財務資產」。

<sup>2</sup> 「AFS」指「可供出售財務資產」。

##### (ii) 香港財務報告準則第15號「來自客戶合約之營業額」

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

本集團選擇使用經修訂追溯法以作過渡，此法讓本集團如附註2(a)(i)所示確認此準則於2018年1月1日保留溢利和應收貿易賬款及其他應收款項的期初結餘之累計影響作調整，而比較數字不予重述。

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

##### 資產負債表 (摘錄)

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

##### 損益表 (摘錄)

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

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

##### (iii) 香港財務報告準則第9號「金融工具」

##### 按公平值列賬及其變動計入其他全面收益的財務資產 (「FVOCI」)

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

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

誠如香港財務報告準則第9號允許，本集團已選擇豁免重述其比較數字。因此如附註2(a)(i)所示，比較數字繼續列賬為可供出售而其期初結餘則重新分類為按公平值列賬及其變動計入其他全面收益，並無對初期採納日期(即2018年1月1日)的賬面值作出調整。

##### 應收貿易賬款及其他應收款項

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

##### 衍生及對沖活動

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

2.3 會計政策導覽 

會計政策	位置
持作出售資產	附註14
借貸	附註17
現金及現金等價物	附註12
綜合賬目	
合營業務	附註8
附屬公司	附註2.4
或然負債及或然資產	附註30
可換股債券	附註17(c)
即期及遞延所得稅	附註22
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10
股息	附註23
僱員福利	薪酬報告(第44頁)
按公平值列賬及其變動計入其他全面收益的財務資產(「FVOCI」)／可供出售財務資產(「AFS」)	附註9
按公平值列賬及於損益表處理之財務資產	附註10
財務擔保合約	附註29
外幣換算	附註2.5
商譽	附註7
於i)投資及非財務資產及ii)應收貿易賬款及其他應收款項的減值	附註5
存貨	附註13
抵銷金融工具	附註10
本集團為出租人或承租人之經營租賃	附註26(b)
物業、機器及設備，包括： i) 貨船及貨船部件成本；ii) 建造中的貨船；iii) 借貸成本；iv) 其他物業、機器及設備； v) 其後產生的成本；vi) 折舊；vii) 剩餘價值及可使用年期；及viii) 出售收益或虧損	附註6
撥備	附註2.6
有償契約撥備	附註16
運費及租金及其他收入之收入確認	附註4
分部報告	附註4
股本	附註18
應收貿易賬款	附註11
應付貿易賬款	附註15

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 編製基準 (續)

### 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)。當本集團面對或擁有權利，自參與實體而得到可變回報，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。

#### (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。

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。非貨幣性財務資產及負債 (例如分類為FVOCI/AFS的股票證券) 的換算差額計入投資估值儲備內。

#### (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綜合全面收益表內的獨立組成部分。

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6
(b) 貨船及貨船部件成本的可使用年期	附註6
(c) 貨船及建造中的貨船的減值	附註6
(d) 商譽減值	附註7
(e) 有償契約撥備	附註16
(f) 所得稅	附註22
(g) 租賃分類	附註26(b)

### 4 營業額及分部資料

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

由於管理層認為我們的貨運服務乃跨國經營，該等業務的性質無法按具體地區分部對營運溢利進行有意義的分配，故未有呈列地區分部資料。

#### 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

收入包括於本集團日常業務中就提供服務而收取的代價的公平值。收入在扣除退貨、回扣及折扣以及抵銷本集團內部銷售後列賬。

##### (i) 運費及租金

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。

小靈便型及超靈便型乾散貨船的收入來自期租合約及程租合約的組合收入。期租合約的收入乃以直線法於租賃期間確認。程租合約的收入(就航程以時間比例法釐定)逐步確認。

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

##### (ii) 其他收入

海事管理服務收入於提供該等服務時確認列賬。

利息收入乃根據時間比例基準，按實際利息法確認。

股息收入在本集團被確定有權收取股息時予以確認。

## 5 按性質分類的開支

千美元	2018年	2017年
<b>貨船相關開支</b>		
經營租賃的開支—貨船	<b>467,527</b>	471,259
港口開銷及其他航程開支	<b>337,609</b>	361,265
所耗燃料	<b>382,706</b>	338,507
折舊—自有貨船	<b>114,537</b>	107,603
僱員福利開支(附註)	<b>97,829</b>	90,747
貨船營運開支	<b>41,373</b>	38,499
所耗潤滑油	<b>10,523</b>	10,095
燃料掉期合約淨虧損／(收益)	<b>1,796</b>	(5,815)
減值虧損撥備—應收貿易賬款(附註11)	-	2,022
	<b>1,453,900</b>	1,414,182
<b>一般及行政管理開支</b>		
僱員福利開支(包括董事酬金)(附註)	<b>48,389</b>	43,386
經營租賃的開支—土地及樓宇	<b>3,136</b>	3,312
折舊—其他物業、機器及設備	<b>1,798</b>	1,684
核數師酬金		
—核數	<b>858</b>	823
—非核數	<b>89</b>	70
匯兌(收益)／虧損淨額	<b>(43)</b>	137
其他一般及行政管理開支	<b>5,581</b>	5,027
	<b>59,808</b>	54,439
<b>其他開支</b>		
撤銷貸款安排費用	<b>1,623</b>	-
減值虧損撥備／(撥回)		
—貨船	<b>705</b>	-
—其他應收款項	<b>(7)</b>	112
—持作出售資產	-	830
貨運期貨協議已變現虧損	<b>58</b>	48
出售物業、機器及設備虧損	<b>37</b>	539
辦公室搬遷開支	-	1,391
拖船匯兌虧損	-	1,306
	<b>2,416</b>	4,226
以上各項之總和與以下計入綜合損益表之類別一致。 (i)「服務開支」、(ii)「間接一般及行政管理開支」及(iii)「其他開支」	<b>1,516,124</b>	1,472,847

附註：合計僱員福利開支為146,200,000美元(2017年：134,100,000美元)(見薪酬報告第43頁)，包括船員薪金及其他開支97,800,000美元(2017年：90,700,000美元)，乃包含於服務開支中。

### 一般及行政管理開支總額

百萬美元	2018年	2017年
直接一般及行政管理開支 (包括於服務開支內)	<b>53.8</b>	49.1
間接一般及行政管理開支	<b>6.0</b>	5.3
一般及行政管理開支總額	<b>59.8</b>	54.4

### 經營租賃的開支

以上貨船經營租賃總開支467,500,000美元(2017年：471,300,000美元)包括已付或然租賃款項16,800,000美元(2017年：20,800,000美元)。該等款項與以指數掛鈎為基準所租入的貨船有關。

## 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。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款項。資產的賬面值超出其可收回款額(即(a)扣除出售成本後的資產公平值及(b)資產的使用價值兩者中較高者)的部分乃確認為減值虧損。

貨船及建造中的貨船的公平值乃按市場估值或由獨立估值師釐定。

貨船的使用價值指持續使用貨船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回撥。

## (ii) 應收貿易賬款及其他應收款項的減值

倘客觀證據顯示本集團將不能根據有關應收款項的原本條款收到到期款項時,則確立應收貿易賬款及其他應收款項的減值撥備。債務人之重大財務困難、債務人可能破產或進行財務重組,以及拖欠或逾期付款均被視為是應收貿易賬款已減值的跡象。撥備的金額為該資產的賬面值與按原實際利率折現之估計未來現金流量的現值之差額。該資產的賬面值乃透過使用減值撥備賬目削減,而有關的虧損金額則於損益表內「服務開支」中確認。當一項應收貿易賬款無法收回時,則於減值撥備項目下撇銷。

## 6 物業、機器及設備

千美元	貨船及貨船 部件成本	樓宇	租賃 物業裝修	傢具、裝置 及設備	汽車	總計
成本						
於2018年1月1日	2,368,609	646	4,674	10,529	30	2,384,488
添置	132,110	-	949	1,197	-	134,256
出售	-	(652)	(53)	(72)	-	(777)
撇銷	(18,638)	-	(439)	(2,216)	-	(21,293)
轉移至持作出售資產(附註14)	(17,170)	-	-	-	-	(17,170)
匯兌差額	-	6	(57)	(74)	(2)	(127)
於2018年12月31日	2,464,911	-	5,074	9,364	28	2,479,377
累計折舊及減值						
於2018年1月1日	577,095	38	1,117	8,621	30	586,901
年內折舊	114,537	1	750	1,047	-	116,335
減值支出(d)	705	-	-	-	-	705
出售	-	(39)	(46)	(58)	-	(143)
撇銷	(18,638)	-	(439)	(2,216)	-	(21,293)
轉移至持作出售資產(附註14)	(10,720)	-	-	-	-	(10,720)
匯兌差額	-	-	(29)	(49)	(2)	(80)
於2018年12月31日	662,979	-	1,353	7,345	28	671,705
賬面淨值						
於2018年12月31日	1,801,932	-	3,721	2,019	-	1,807,672

- (a) 於2018年12月31日，貨船部件成本包括分別為62,045,000美元(2017年：59,630,000美元)及31,606,000美元(2017年：29,683,000美元)的總成本及累計折舊。
- (b) 賬面淨值1,581,652,000美元(2017年：1,518,309,000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。  
賬面淨值100,352,000美元(2017年：107,441,000美元)的若干自有貨船已實際上抵押予其他有抵押借貸為抵押品(附註17(b))，作為一旦違約時將對該等貨船的權利歸還出租人。
- (c) 年內，本集團並無就合資格資產將借貸開支(2017年：373,000美元)作資本化(附註21)。2017年借貸開支乃按本集團的一般借貸的加權平均利率4.2%作資本化。
- (d) 減值支出705,000美元乃與於2018年內訂約及2019年出售的一艘小靈便型乾散貨船有關。減值資產的可收回金額按公平值減交易出售成本。
- (e) 小靈便型、超靈便型及超巴拿馬型乾散貨船的平均賬面淨值分別為14,700,000美元、21,300,000美元及41,300,000美元。

千美元	貨船及貨船 部件成本	建造中的 貨船	樓宇	租賃 物業裝修	傢具、裝置 及設備	汽車	總計
<b>成本</b>							
於2017年1月1日	2,093,203	57,260	600	4,261	9,738	29	2,165,091
添置	133,371	119,884	-	3,978	1,398	-	258,631
出售	(17,975)	-	-	(3,603)	(628)	-	(22,206)
撇銷	(17,134)	-	-	-	(29)	-	(17,163)
匯兌差額	-	-	46	38	50	1	135
重新分類	177,144	(177,144)	-	-	-	-	-
於2017年12月31日	2,368,609	-	646	4,674	10,529	30	2,384,488
<b>累計折舊及減值</b>							
於2017年1月1日	499,614	-	59	3,809	8,147	29	511,658
年內折舊	107,603	-	4	634	1,046	-	109,287
出售	(12,988)	-	-	(3,386)	(582)	-	(16,956)
撇銷	(17,134)	-	-	-	(29)	-	(17,163)
匯兌差額	-	-	(25)	60	39	1	75
於2017年12月31日	577,095	-	38	1,117	8,621	30	586,901
<b>賬面淨值</b>							
於2017年12月31日	1,791,514	-	608	3,557	1,908	-	1,797,587

估計可使用年期					
截至2018年及2017年止年度	貨船：25年 貨船部件成本：至下一次入塢 的估計期間	50年	4至6年 或剩餘 租賃期 (如時間 較短)	3至5年	4至5年

## 6 物業、機器及設備(續)

### 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

貨船以成本減除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。成本可包括從權益中轉撥的有關以外幣購買貨船的合資格現金流量對沖產生的任何收益／虧損。

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) 建造中的貨船

建造中的貨船均以成本列賬，毋須計算折舊。所有有關建造貨船的服務開支，包括於建造期間的借貸成本(見下文)，均資本化為貨船的成本。當有關資產投入使用時，成本將轉為貨船及貨船部件成本，並根據折舊政策折舊。

#### (iii) 借貸成本

就興建任何合資格資產而產生的借貸成本於完成及籌備資產作其擬定用途的所需時間內資本化。其他借貸成本均列為開支。

#### (iv) 其他物業、機器及設備

其他物業、機器及設備包括樓宇、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。

#### (v) 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。

#### (vi) 折舊

物業、機器及設備的折舊以直線法計算，以於餘下估計可使用年期將成本分配至其剩餘價值。

#### (vii) 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，而若本集團出售此固定資產，在扣除估計的出售成本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。

#### (viii) 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。

## 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同類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2,200,000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17,000,000美元或增加29,200,000美元。

### 貨船及建造中的貨船的減值

本集團按照投資及非財務資產的減值的會計政策(附註5)測試貨船及建造中的貨船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來資料，如報告的買賣價格、市場需求及一般市場狀況。評估公平市值及使用價值時，本集團會考慮上述資料以及具有領先地位、獨立及國際知名的船舶經紀公司的市場估值。

自有小宗散貨船被分為兩個獨立的現金產生單位(小靈便型及超靈便型)，因在各現金產生單位內的貨船被視為可以互換調配。

貨船使用價值涉及對貨船未來盈利及適當貼現率的假設及估計，以作出該等盈利現值的評估。使用的貼現率根據與現金產生單位相關的行業風險及現金產生單位的資產負債比率釐定。

評估使用價值所用的適用貼現率為7.3% (2017年：6.4%)。

#### ■ 敏感度分析：

倘所有其他變數保持不變，由原來的估計的貼現率增加100個基點或減少貨船未來每日盈利的估計500美元將不會帶來任何減值。

## 7 商譽

千美元	<b>2018年</b>	2017年
於1月1日／12月31日	<b>25,256</b>	25,256

商譽指收購附屬公司的購買成本超出本集團於收購當日應佔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。商譽的減值虧損不可回撥。

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成本後之公平值之間的較高者。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其可使用年期內的使用價值釐定，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7.3% (2017年：6.4%)，而此貼現率亦反映資金成本。

根據已進行的評估，沒有對商譽的賬面值計提減值撥備的需要。

倘所有其他變數保持不變，增加原來的估計的貼現率100個基點不會帶來任何減值。

## 8 於合營安排的權益

### 合營業務

本集團與第三方訂立契約平均分佔一艘貨船租賃的經營盈虧(合營業務)。本集團於合營業務的權益中確認之收入及開支如下：

千美元	2018年	2017年
包含在營業額內的租金收入	4,614	4,600
包含在服務開支內的租金開支	(3,389)	(3,388)
	1,225	1,212

### 會計政策

合營業務指一種契約安排，根據此安排，本集團及其他方結合其經營業務、資源和技術專長以進行一項經濟活動，每一方在該經濟活動中均可分享收入並需分擔開支，而有關係額乃根據契約安排釐定。

與合營業務有關而本集團所控制的資產及所產生的負債，按應計法及根據其性質計入綜合資產負債表。與合營業務有關而本集團產生的開支及本集團應佔的收入，確認於綜合損益表。

## 9 按公平值列賬及其變動計入其他全面收益的財務資產(「FVOCI」)及可供出售財務資產(「AFS」)

千美元	公平值級別	FVOCI	AFS
		2018年	2017年
上市股票證券(a)	級別一	-	569

(a) 上市股票證券指本集團於Greka Drilling Limited(為一間於倫敦證券交易所另類投資市場上市之公司)之投資。年內，本集團出售其於Greka Drilling的股份，作為出售非核心活動的長遠措施之一部分。有關股份以294,000美元出售，累計虧損2,200,000美元已重新分類至保留溢利。

本集團於2018年1月1日採納香港財務報告準則第9號後，財務資產由AFS重新分類為FVOCI。有關會計政策的變動，請參閱附註2(a)(iii)。

財務資產乃按估值方法進行分析，有關公平值各級別的定義請見下文。

### 公平值級別

- 級別一：相同資產或負債在活躍市場之報價(未經調整)。
- 級別二：除了級別一內之報價外，該資產或負債之其他輸入，可直接地(即例如價格)或間接地(即源自價格)被觀察。
- 級別三：資產或負債之輸入並非依據可觀察之市場數據(即非可觀察輸入)。

### 會計政策

FVOCI財務資產為於業務模式中持有作為收取合約現金流量及銷售財務資產；其合約條款訂明在指定日期的現金流量只可用於支付未償還本金和利息。FVOCI並非指定為按公平值列賬及其變動計入損益的財務資產。

此類別的資產最初按公平值加上直接與購買該財務資產有關的應計交易成本確認，其後按公平值列賬。公平值變動於其他全面收益中確認。

至於來自FVOCI工具的股息，當本集團得到有關款項的權利確定時，繼續在損益表內確認為其他收入一部分。FVOCI證券利用實際利息法計算的利息在損益表內確認為財務收入一部分。

若劃分為FVOCI的證券已終止確認，累計收益及虧損將重新分類至保留溢利。減值虧損(及減值虧損回撥)不會與公平值變動分開報告。

## 10 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	級別2
遠期外匯合約	級別2
燃料掉期合約	級別2
貨運期貨協議	級別1

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運費釐定。

千美元	2018年12月31日		2017年12月31日	
	資產	負債	資產	負債
<b>非流動部分</b>				
現金流量對沖				
利率掉期合約(a)	1,055	(563)	432	-
遠期外匯合約(b)	21	(7,948)	-	(4,706)
不符合對沖會計處理方法的衍生資產				
燃料掉期合約(c)	669	(1,401)	801	(1,084)
<b>非流動部分－總額</b>	<b>1,745</b>	<b>(9,912)</b>	<b>1,233</b>	<b>(5,790)</b>
<b>流動部分</b>				
不符合對沖會計處理方法的衍生資產				
燃料掉期合約(c)	214	(7,374)	4,834	(748)
貨運期貨協議(d)	-	-	-	(24)
<b>流動部分－總額</b>	<b>214</b>	<b>(7,374)</b>	<b>4,834</b>	<b>(772)</b>
<b>總額</b>	<b>1,959</b>	<b>(17,286)</b>	<b>6,067</b>	<b>(6,562)</b>

### (a) 利率掉期合約

我們所有的利率掉期合約符合對沖會計法之現金流量對沖

若干有抵押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來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
<b>2018年</b>			
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
*2018年6月	按攤銷基準計算為 69,000,000美元	美元三個月倫敦銀行同業拆息 掉期定息年利率約2.0%	合約將於2020年12月屆滿
<b>2018年及2017年</b>			
2013年12月	按攤銷基準計算為 48,000,000美元	美元三個月倫敦銀行同業拆息 掉期定息年利率約2.1%	合約將於2021年12月屆滿
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%	合約將於2022年1月屆滿
<b>2017年</b>			
*2014年1月	按攤銷基準計算為 130,000,000美元	美元三個月倫敦銀行同業拆息 掉期定息年利率約1.9%	合約已於2018年6月重新訂立

\* 130,000,000美元利率掉期合約已於2018年6月重新訂立（相關名義金額為69,000,000美元）。

#### ■ 敏感度分析：

倘若所有其他變數維持不變，當本集團於2018年12月31日所持有的按浮動利率計息之借貸淨額（撇除按固定利率計息之借貸後，但包括現金及存款扣除無對沖的有抵押貸款）之平均利率上升／下跌50個基點，則本集團之除稅後溢利及權益將減少／增加約400,000美元（2017年：400,000美元）。

## 10 衍生資產及負債 (續)

### (b) 遠期外匯合約

#### 我們所有的遠期外匯合約符合對沖會計法之現金流量對沖

本集團大部分營運公司的功能貨幣為美元，乃因我們大多數交易以此貨幣計值。

於2018年12月31日，本集團持有的未完成遠期外匯合約主要由與銀行訂立的合約構成，以購買約554,400,000丹麥克朗（2017年：692,600,000丹麥克朗），並同時出售約99,000,000美元（2017年：123,900,000美元），此等合約將於2023年8月止期內屆滿。本集團持有以丹麥克朗計值的長期銀行借貸，到期日為2023年8月。為對沖外匯的潛在波動風險，本集團訂立年期配合該等長期銀行借貸的償還時間表的遠期外匯合約。

### (c) 燃料掉期合約

#### 我們所有的燃料掉期合約不符合對沖會計處理方法

本集團就燃油及船用輕柴油訂立燃料掉期合約以主要管理與本集團貨運合約承擔有關之燃料價格波動的風險。我們亦利用燃料掉期合約，為一部分將裝配硫淨化器的超靈便型乾散貨船之部分估計燃料耗用量，鎖定低硫與高硫燃料之間的現行遠期差價。日後燃料價格的變動將反映於貨船的最終營運營業額，並預期將抵銷本集團於往後期間的除稅後溢利及權益的增加／減少。

於2018年12月31日，本集團擁有尚未完成之燃料掉期合約如下：

合約類型	燃料種類	數量(噸)	合約日均價格(美元)	至以下時間屆滿
<b>2018年</b>				
買入	燃油	135,228	352	2022年12月
買入	船用輕柴油	10,511	591	2021年12月
賣出	船用輕柴油	27,480	566	2022年12月
<b>2017年</b>				
買入	燃油	119,607	327	2021年12月
買入	船用輕柴油	11,095	544	2021年12月

#### ■ 敏感度分析：

倘若所有其他變數維持不變，當本集團於結算日所持有的燃料掉期合約的平均遠期燃料費上升／下跌10%，則本集團的除稅後溢利將增加／減少約4,000,000美元（2017年：4,300,000美元）。倘若所有其他變數維持不變，當本集團於結算日所持有的燃料掉期合約的平均遠期船用輕柴油費上升／下跌10%，則本集團賣出合約的除稅後溢利將減少／增加約1,200,000美元（2017年：600,000美元）。

### (d) 貨運期貨協議

#### 我們所有的貨運期貨協議不符合對沖會計處理方法

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噸位及貨運承擔風險的方法。日後之租金變動將於貨船的最終營運收益反映出來，並將抵銷上述有關於本集團除稅後溢利及權益的減少／增加。

於2018年12月31日，本集團並無擁有尚未完成之貨運期貨協議。於2017年12月31日，本集團擁有尚未完成之貨運期貨協議，如下：

合約類型	指數	數量(日)	合約日均價格(美元)	至以下時間屆滿
<b>2017年</b>				
賣出	BHSI <sup>1</sup>	180	8,500	2018年12月

<sup>1</sup> 「BHSI」指「波羅的海小靈便型乾散貨船指數」。

**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。

倘一項對沖項目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。然而，倘被對沖的預期交易導致確認一項非財務資產或一項負債，則以往在權益中包含的遞延收益及虧損會自權益轉出，並列入有關資產或負債成本的初次計算數額。與物業、機器及設備相關的遞延金額最終將於折舊中確認。

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。

燃料掉期合約及貨運期貨協議不符合對沖會計法，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。

## 11 應收貿易賬款及其他應收款項

千美元	2018年	2017年
<b>非流動</b>		
預付款項	-	54
購買貨船的訂金	8,900	5,200
	8,900	5,254
<b>流動</b>		
應收貿易賬款－總額	44,565	47,038
減：減值撥備	-	(2,368)
應收貿易賬款－淨額	44,565	44,670
其他應收款項	22,253	25,850
預付款項	21,861	9,755
	88,679	80,275

第24頁  
履行策略及風險  
信貸及交易對手風險



由於應收貿易賬款及其他應收款項於短期內到期，故其賬面值與其公平值相若。

應收貿易賬款及其他應收款項主要以美元計值。

### 會計政策－應收貿易賬款

應收貿易賬款主要包括應收運費及租賃貨船租金，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。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。



於2018年12月31日，應收貿易賬款淨額按發票日期計算的賬齡如下：

千美元	2018年	2017年
30日或以下	35,057	34,188
31－60日	3,609	3,749
61－90日	1,899	742
90日以上	4,000	5,991
	44,565	44,670

應收貿易賬款減值撥備的變動如下：

千美元	2018年	2017年
於1月1日	2,368	1,685
減值撥備，淨額	-	2,022
年內撇銷的金額	(2,368)	(1,339)
於12月31日	-	2,368

### 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、逾期索償或其他與貨運相關的費用後結清。本集團一般不給予客戶任何信貸期，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2018年及2017年12月31日，應收貿易賬款淨額全部已逾期但預期沒有客戶將面對重大的財政困難，因此無減值的需要。而應收貿易賬款及其他應收款項內的所有其他項目則沒有包含逾期或減值資產。

## 12 現金及存款

千美元	2018年	2017年
銀行及庫存現金	23,299	25,522
銀行存款	318,503	219,172
現金及存款總額	341,802	244,694
年末銀行存款平均實際利率	3.29%	2.06%
銀行存款平均剩餘到期時間	61日	25日
現金及現金等價物	329,244	227,040
定期存款	12,500	17,596
現金及存款	341,744	244,636
列入非流動資產的有限制 銀行存款	58	58
現金及存款總額	341,802	244,694

現金及存款主要以美元計值，由於該等資產於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

### 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。

第14頁  
資金  
現金流及現金



## 13 存貨

千美元	2018年	2017年
燃料	73,168	60,228
潤滑油	12,320	11,546
	85,488	71,774

### 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。

## 14 持作出售資產

持作出售資產由一艘小靈便型乾散貨船構成。其賬面值6,450,000美元代表扣除出售成本後之估計公平值，並相應地自物業、機器及設備(附註6)重新分類。

### 會計政策

當資產的賬面值將主要透過一宗出售交易收回，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，按賬面值與公平值減出售成本兩者之間的較低者列賬。

## 15 應付貿易賬款及其他應付款項

千美元	2018年	2017年
<b>非流動</b>		
預收賬款	<b>5,537</b>	10,203
<b>流動</b>		
應付貿易賬款	<b>54,530</b>	56,554
計提費用及其他應付款項	<b>58,300</b>	52,271
預收賬款(a)	<b>37,729</b>	35,053
	<b>150,559</b>	143,878

(a) 預收賬款包括待完成貨運合約所收金額32,700,000美元(2017年：30,000,000美元)

於2018年12月31日，應付貿易賬款按到期日計算的賬齡如下：

千美元	2018年	2017年
30日或以下	<b>49,930</b>	50,729
31-60日	<b>1,125</b>	290
61-90日	<b>157</b>	221
90日以上	<b>3,318</b>	5,314
	<b>54,530</b>	56,554

由於應付貿易賬款及其他應付款項於短期內到期，因此該等負債的賬面值與其公平值相若。

應付貿易賬款及其他應付款項主要以美元計值。

### 會計政策—應付貿易賬款

應付貿易賬款主要包括應付運費及租賃貨船租金，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。

## 16 有償契約撥備

千美元	2018年	2017年
<b>於1月1日</b>	<b>28,846</b>	51,918
年內動用(附註20) 	<b>(16,115)</b>	(20,273)
年內撥回(附註20) 	<b>(12,731)</b>	-
年內結算	-	(2,799)
<b>於12月31日</b>	<b>-</b>	28,846
<b>撥備分析</b>		
流動	-	16,115
非流動	-	12,731
	-	28,846

年內動用及撥回之有償契約撥備已計入其他收入。

### 會計政策

當履行合約之責任所產生的不可避免的成本超出預期根據合約獲得之經濟利益時，確認有償契約撥備。

### 關鍵會計估計及判斷—有償契約撥備

本集團以船隊為基準，按貨船類型，計算根據租賃收入總額及預期就租賃契約賺取之租金與本集團有責任就租賃契約之餘下租賃期支出之日後租賃款項之間的差額，以估計為與本集團租賃貨船之不可撤銷營運租賃契約之撥備。

預期租賃收入及租金乃根據(a)按當時已訂約的貨運合約而得出的已訂約營業額，再加上(b)管理層預期於未訂約期間通過參考近期的市場實際租金、貨運期貨協議之近期交易情況及於本報告日其他相關市場資料而得出的租金預測而成。

## 17 長期借貸

千美元	2018年	2017年
<b>非流動</b>		
有抵押銀行貸款(a)	<b>703,114</b>	619,177
其他有抵押借貸(b)	<b>34,263</b>	39,989
無抵押可換股債券(c)	-	117,710
	<b>737,377</b>	776,876
<b>流動</b>		
有抵押銀行貸款(a)	<b>97,809</b>	98,529
其他有抵押借貸(b)	<b>5,726</b>	5,563
無抵押可換股債券(c)	<b>120,181</b>	-
	<b>223,716</b>	104,092
長期借貸總額	<b>961,093</b>	880,968

有關長期借貸的對賬請參閱附註25(b)。

長期借貸的公平值乃使用本集團於同類金融工具享有的當時市場利率將日後合約現金流量折現而估計，並屬公平值級別第二級別。各級別的定義請參閱附註9(公平值級別)。



長期借貸主要以美元計值。

## 17 長期借貸 (續)

### 會計政策—借貸

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。

### (a) 有抵押銀行貸款

於2018年12月31日的本集團的有抵押銀行貸款以下列各項作抵押:

- (i) 賬面淨值為1,588,102,000美元(2017年:1,518,309,000美元)的若干自有貨船的按揭;及
- (ii) 貨船盈利及保險補償的轉讓。

該等有抵押銀行貸款的還款期如下:

千美元	2018年	2017年
一年以內	97,809	98,529
第二年	97,809	97,798
第三至第五年	286,275	314,997
第五年以後	319,030	206,382
	800,923	717,706
年末平均實際利率(對沖前)	4.0%	3.3%

### (b) 其他有抵押借貸

本集團於2018年12月31日的其他有抵押借貸涉及賬面淨值為100,352,000美元(2017年:107,441,000美元)(附註6(b))的七艘自有貨船(2017年:七艘),其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。

該等其他有抵押銀行借貸的還款期如下:

千美元	2018年	2017年
一年以內	5,726	5,563
第二年	7,035	5,726
第三至第五年	23,614	21,749
第五年以後	3,614	12,514
	39,989	45,552
年末平均實際利率(對沖前)	4.9%	4.5%

### (c) 無抵押可換股債券

千美元	2018年		2017年	
	面值	負債部分	面值	負債部分
於2021年到期,年票息3.25%	125,000	120,181	125,000	117,710

可換股債券的賬面值與公平值相若。

主要條款	2021年到期票息 3.25%
發行規模	125,000,000美元
發行日期	2015年6月8日
到期日	2021年7月3日(發行起計約6.1年)
票息—現金開支	年利率3.25%,須每半年期末於1月3日及7月3日支付
實際利率	5.70%,自損益表扣除
贖回價	100%
轉換為股份的換股價(附註)	3.03港元(自2018年8月9日生效)
由債券持有人選擇轉換	持有人可於2015年7月19日或之後隨時換股
債券持有人認沽日期及按本金額的100%贖回之價格	於2019年7月3日(發行起計約4.1年),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,因此會計準則要求本集團將可換股債券之認沽日期視為到期日。
發行人按本金額的100%贖回之日期	於2019年7月3日後,本集團可贖回全部債券,惟本公司股份的收市價須已連續30個交易日達到當時換股價最少溢價30%。

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而被調整。該調整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。

於初步確認時,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。

## 18 股本

	2018年		2017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	4,436,939,102	43,554	4,014,512,275	40,046
以貨船代價股份發行的股份(a)	69,746,012	697	216,903,274	2,169
於有限制股份獎勵授出後發行的股份(b)	21,150,000	212	23,115,000	231
以有限制股份獎勵授予僱員的股份(b)	6,948,000	1,190	11,607,000	2,325
於有限制股份獎勵失效後轉回受託人的股份(b)	(1,887,000)	(338)	(10,925,000)	(1,853)
股份獎勵計劃受託人購入的股份(b)	(377,000)	(110)	(5,213,000)	(1,233)
配售新股份而發行的股份(c)	-	-	186,939,553	1,869
於12月31日	4,532,519,114	45,205	4,436,939,102	43,554

於2018年12月31日，本公司之已發行股本為4,533,167,114股(2017年：4,442,271,102股)股份。跟上表之股份數目相差的648,000股(2017年：5,332,000股)股份相當於受託人所持有與有限制股份獎勵有關的股份，金額為126,900美元(2017年：869,100美元)，並已記入股本的借方。

### (a) 以貨船代價股份發行的股份

於2018年5月14日，本集團就收購四艘貨船訂立合約，總購買代價88,500,000美元透過結合：(i)向賣方以發行價為每股2.036港元發行170,760,137股股份(「貨船代價股份」)合共44,300,000美元；及(ii)現金44,200,000美元所支付。於2018年，本集團獲交付兩艘貨船時發行合計69,746,012股股份，及於2019年1月及2月本集團獲交付餘下兩艘貨船時發行合計101,014,125股股份。

第45頁

董事會報告

股本及優先購買權



於2017年8月2日，本集團就收購五艘貨船訂立貨船合約，總購買代價104,600,000美元透過結合：(i)向售船商以發行價為每股1.660港元發行216,903,274股股份(「貨船代價股份」)合共46,100,000美元；及(ii)現金58,500,000美元所支付。本集團於獲交付貨船後於2017年年底發行有關股份。

### (b) 有限制股份獎勵

根據本公司之2013年股份獎勵計劃(「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。

於授出有限制股份獎勵時，相關數目的股份會合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。於有限制股份獎勵歸屬前，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，並可用於作出未來的獎授。於有限制股份獎勵歸屬前，就承授人所獲授股份向彼等支付的股息會視作僱用開支，並直接於損益表中扣除。

## 18 股本 (續)

### (b) 有限制股份獎勵 (續)

年內未歸屬有限制股份獎勵的數目變動如下：

千股	2018年	2017年
於1月1日	74,006	67,256
已授出	28,098	34,722
已歸屬	(23,287)	(17,047)
已失效	(1,887)	(10,925)
於12月31日	76,930	74,006

於2018年12月31日及根據歸屬時間表，在76,930,000股未歸屬有限制股份獎勵中，27,071,000股、27,110,000股及22,749,000股將分別於2019年7月14日、2020年7月14日及2021年7月14日歸屬。

第45至46頁  
董事會報告

已授出有限制獎勵的變動



有限制股份獎勵於授出日期的市值相當於該等股份的公平值。年內已授出的有限制股份獎勵之加權平均公平值為1.7港元(2017年：1.5港元)。

已授出股份的來源及其導致股本與僱員福利儲備之間的相對變動如下：

已授出股份獎勵的來源	2018年		2017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	21,150,000	212	23,115,000	231
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	377,000	110	5,213,000	1,233
轉讓自受託人的股份	6,571,000	1,080	6,394,000	1,092
	28,098,000	1,402	34,722,000	2,556

### (c) 股份配售

根據日期為2017年8月2日的配售協議，本公司於2017年8月10日發行186,939,553股每股面值0.01美元的股份，價格為每股1.59港元，較股份於2017年8月2日(即配售協議日期)在聯交所所報收市價每股1.72港元折讓約7.56%。經扣除發行開支約400,000美元後，配售所得款項為37,600,000美元(或293,800,000港元)或每股淨價1.57港元。配售由配售代理向超過六名獨立人士、公司、機構或其他專業投資者悉數包銷。籌集之款項用以撥付於2017年收購五艘貨船(見上文附註(a))的部分現金代價。

#### 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扣減所得款項的項目。

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(不包括第44頁所詳述來自僱員的服務及其他類似服務)，本集團按已收貨物或服務的公平值作為計量權益的相應增長。已收貨物或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。

## 19 儲備

千美元	其他儲備								小計	保留溢利	總計
	股份 <sup>(a)</sup> 溢價	合併 <sup>(b)</sup> 儲備	可換股 債券儲備	僱員 福利儲備	對沖儲備	投資估值 儲備	匯兌儲備	實繳盈餘 <sup>(c)</sup>			
於2018年1月1日	224,567	(56,606)	13,772	(3,716)	5,854	(306)	(309)	779,938	963,194	154,387	1,117,581
會計政策變動(附註2.2(a)(i))	-	-	-	-	-	(1,619)	-	-	(1,619)	(7,165)	(8,784)
於2018年1月1日重述總權益	224,567	(56,606)	13,772	(3,716)	5,854	(1,925)	(309)	779,938	961,575	147,222	1,108,797
股東應佔溢利	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72,284	72,284
以貨船代價股份發行的股份， 扣除發行開支(附註18(a))	17,379	-	-	-	-	-	-	-	17,379	-	17,379
派付股息(附註23)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(14,315)	(14,315)
現金流量對沖											
—轉撥至損益表	-	-	-	-	4,346	-	-	-	4,346	-	4,346
—公平值虧損	-	-	-	-	(5,744)	-	-	-	(5,744)	-	(5,744)
以股權支付的補償 (見薪酬報告)	-	-	-	5,265	-	-	-	-	5,265	-	5,265
股份獎勵之授出(附註18(b))	-	-	-	(461)	-	-	-	-	(461)	(729)	(1,190)
股份獎勵之失效(附註18(b))	-	-	-	338	-	-	-	-	338	-	338
於有限制股份獎勵授出後 發行的股份(附註18(b))	5,347	-	-	(5,559)	-	-	-	-	(212)	-	(212)
股份獎勵悉數歸屬	2,658	-	-	(2,658)	-	-	-	-	-	-	-
匯兌差額	-	-	-	-	-	-	(669)	-	(669)	-	(669)
FVOCI之公平值虧損	-	-	-	-	-	(275)	-	-	(275)	-	(275)
終止確認FVOCI	-	-	-	-	-	2,200	-	-	2,200	(2,200)	-
於2018年12月31日	249,951	(56,606)	13,772	(6,791)	4,456	-	(978)	779,938	983,742	202,262	1,186,004

(a) 股份溢價主要為扣除計入股本之面值後之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。

## 19 儲備(續)

千美元	其他儲備									小計	保留溢利	總計
	股份 <sup>(a)</sup> 溢價	合併 <sup>(b)</sup> 儲備	可換股 債券儲備	僱員 福利儲備	對沖儲備	投資估值 儲備	匯兌儲備	實繳盈餘 <sup>(c)</sup>				
於2017年1月1日	139,887	(56,606)	13,772	(2,368)	(22,295)	-	(2,386)	779,938	849,942	150,783	1,000,725	
以貨船代價股份發行之股份， 扣除發行開支(附註18(a))	43,905	-	-	-	-	-	-	-	43,905	-	43,905	
於配售新股份時發行的股份， 扣除發行開支(附註18(c))	35,761	-	-	-	-	-	-	-	35,761	-	35,761	
現金流量對沖												
– 儲備之匯兌調整	-	-	-	-	25,849	-	-	-	25,849	-	25,849	
– 轉撥至損益表	-	-	-	-	(10,356)	-	-	-	(10,356)	-	(10,356)	
– 公平值收益	-	-	-	-	12,656	-	-	-	12,656	-	12,656	
以股權支付的補償(見薪酬報告)	-	-	-	4,301	-	-	-	-	4,301	-	4,301	
股份獎勵之授出(附註18(b))	-	-	-	(1,411)	-	-	-	-	(1,411)	(914)	(2,325)	
股份獎勵之失效(附註18(b))	-	-	-	1,853	-	-	-	-	1,853	-	1,853	
於有限制股份獎勵授出後發行 之股份(附註18(b))	5,014	-	-	(5,245)	-	-	-	-	(231)	-	(231)	
股份獎勵悉數歸屬	-	-	-	(846)	-	-	-	-	(846)	846	-	
股東應佔溢利	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,610	3,610	
出售拖船資產時從匯兌虧損 之撥回	-	-	-	-	-	-	1,306	-	1,306	-	1,306	
匯兌差額	-	-	-	-	-	-	771	-	771	-	771	
AFS之公平值虧損	-	-	-	-	-	(306)	-	-	(306)	-	(306)	
沒收未領取股息	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62	62	
於2017年12月31日	224,567	(56,606)	13,772	(3,716)	5,854	(306)	(309)	779,938	963,194	154,387	1,117,581	

## 20 其他收入及收益

千美元	2018年	2017年
動用有償契約撥備(附註16) 	16,115	20,273
撥回有償契約撥備(附註16) 	12,731	-
來自Muchalat投資的分派	1,582	-
貨運期貨協議之收益	31	-
出售可供出售財務資產之收益	-	158
	<b>30,459</b>	20,431

## 21 財務收入及開支

千美元	2018年	2017年
財務收入		
銀行利息收入	(3,511)	(3,651)
其他利息收入	(2)	-
財務收入總額	<b>(3,513)</b>	(3,651)
財務開支		
借貸利息		
有抵押銀行貸款	26,343	26,375
無抵押可換股債券	6,534	6,400
其他有抵押借貸	2,154	2,149
利率掉期合約淨(收益)/虧損	(187)	919
其他財務費用	1,022	528
	<b>35,866</b>	36,371
減：資本化為物業、機器及設備的金額(附註6(c)) 	-	(373)
財務開支總額	<b>35,866</b>	35,998
財務開支淨額	<b>32,353</b>	32,347

## 22 稅項

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

自綜合損益表扣除／（計入）的稅項為：

千美元	2018年	2017年
即期稅項		
香港利得稅，按稅率16.5%（2017年：16.5%）計算撥備	726	323
海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	410	348
就過往年度作出調整	126	(1,025)
稅項支出／（抵免）	1,262	(354)

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異，詳情如下：

千美元	2018年	2017年
除稅前溢利	73,546	3,256
按適用稅率計算之稅項	12,676	642
毋須課稅的收入	(152,929)	(125,759)
不能扣稅的開支	141,389	125,788
就過往年度作出調整	126	(1,025)
稅項支出／（抵免）	1,262	(354)
加權平均適用稅率	17.2%	19.7%

### 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、合營公司及聯營公司經營及產生應課稅收入的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待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步確認，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、合營公司及聯營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。

### 關鍵會計估計及判斷－所得稅

本集團須繳納多個司法管轄區的所得稅。在我們訂立的部分交易中，最終稅務釐定及分類可能難以於未來明確肯定，撥備所得稅時須作出重大判斷。倘若該等交易的最終稅務結果與目前入賬之金額不同，該等差額將影響稅務釐定於未來期間之所得稅撥備。

## 23 股息

	2018年			2017年		
	每股港仙	每股美仙	千美元	每股港仙	每股美仙	千美元
中期股息	2.5	0.3	14,315	-	-	-
擬派末期股息	3.7	0.5	22,018	-	-	-
	6.2	0.8	36,333	-	-	-
年內派付中期股息	2.5	0.3	14,315	-	-	-

擬派末期股息須待至2019年4月17日於股東週年大會上由股東批准。

### 會計政策

分派股息予本公司股東乃於本公司股東或董事(如適用)批准股息期間在本集團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。

## 24 每股盈利

### (a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按本集團的股東應佔溢利除以年內已發行普通股(但不包括本公司之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18(b))的加權平均數所計算。

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

### (b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按本集團的股東應佔溢利除以就具攤薄性的可換股債券及未歸屬有限制股份所產生的潛在攤薄普通股的數目作出調整後的年內已發行普通股(但不包括本公司股份獎勵計劃之受託人所持的股份)的加權平均數所計算(附註18(b))。

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

**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	2018年	2017年
除稅前溢利	<b>73,546</b>	3,256
<b>已就以下各項作調整</b>		
<b>資產及負債調整</b>		
折舊及攤銷	<b>116,335</b>	109,287
動用有償契約撥備	<b>(16,115)</b>	(20,273)
撥回有償契約撥備	<b>(12,731)</b>	-
不符合對沖會計處理方法的衍生工具之未變現虧損／(收益)淨額	<b>11,669</b>	(5,434)
租賃開支扣減	<b>4,743</b>	6,158
減值虧損撥備／(撥回)		
— 貨船	<b>705</b>	-
— 其他應收款項	<b>(7)</b>	112
— 應收貿易賬款	-	2,022
— 持作出售資產	-	830
撇銷貸款安排費用	<b>1,623</b>	-
來自Muchalat投資的分派	<b>(1,582)</b>	-
出售物業、機器及設備虧損	<b>37</b>	539
拖船匯兌虧損	-	1,306
可供出售財務資產之出售收益	-	(158)
<b>資本及資金調整</b>		
以股權支付的補償	<b>5,265</b>	4,301
<b>業績調整</b>		
財務開支淨額	<b>32,353</b>	32,347
匯兌(收益)／虧損淨額	<b>(43)</b>	135
營運資金變化前的除稅前溢利	<b>215,798</b>	134,428
存貨增加	<b>(13,715)</b>	(9,282)
應收貿易賬款及其他應收款項的增加	<b>(14,029)</b>	(12,123)
應付貿易賬款及其他應付款項的增加	<b>2,120</b>	12,578
經營業務產生的現金	<b>190,174</b>	125,601

**(b) 長期借貸的對賬表**

千美元	2018年	2017年
於1月1日	<b>880,968</b>	839,242
<b>現金流量</b>		
— 支用銀行貸款及其他借貸	<b>634,074</b>	188,601
— 償還銀行貸款及其他借貸	<b>(558,410)</b>	(136,929)
— 可換股債券票息付款	<b>(4,063)</b>	(4,063)
<b>外匯調整</b>	<b>(1,782)</b>	(9,779)
<b>其他非現金變動</b>		
— 貸款安排費用變動	<b>3,772</b>	(2,504)
— 應計可換股債券票息	<b>6,534</b>	6,400
於12月31日	<b>961,093</b>	880,968

**(c) 重大非現金交易**

有關通過發行新股份以購買貨船的非現金交易，詳情請參閱附註18(a)。



**26 承擔****(a) 資本承擔**

千美元	2018年	2017年
已訂約但未備付 — 購買貨船及貨船機器合約	<b>70,247</b>	32,335

[第13頁](#)  
貨船經營租賃承擔及貨船資本承擔

**(b) 經營租賃承擔****會計政策－經營租賃**

由出租人保留擁有權的絕大部分風險和回報的租賃，皆分類為經營租賃。

**關鍵會計估計及判斷－租賃分類**

本集團按照香港會計準則第17號「租賃」的精神、意向及應用，把其租賃分類為融資租賃或經營租賃。

管理層於評估租賃的分類時，會因應訂立租賃時的市況、租賃的年期及行使租賃隨附的購買權(如有)的可能性而決定。如管理層認為租賃將不會根據租賃條款於租賃期滿轉讓該等資產的擁有權予本集團，及不可合理肯定有關租賃安排附帶的購買權(如有)將獲行使，該租賃將會列為經營租賃。

**(i) 本集團作為承租人－付款**

本集團之不可撤銷經營租賃項目下的未來累計最低租賃應付款列表如下：

千美元	貨船	土地及樓宇	總計
<b>於2018年12月31日</b>			
一年以內	<b>153,999</b>	<b>2,261</b>	<b>156,260</b>
第二年至第五年	<b>151,644</b>	<b>8,236</b>	<b>159,880</b>
第五年以後	<b>11,502</b>	<b>408</b>	<b>11,910</b>
	<b>317,145</b>	<b>10,905</b>	<b>328,050</b>
<b>於2017年12月31日</b>			
一年以內	135,808	2,420	138,228
第二年至第五年	238,012	7,892	245,904
第五年以後	22,643	470	23,113
	396,463	10,782	407,245

本集團貨船之經營租賃年期介乎1年以下至10年(2017年：1年以下至10年)。若干租賃附帶租金向上調整條款、續約權及購買選擇權。

**會計政策－經營租賃：本集團為承租人**

經營租賃款額在扣除自出租人收取的任何獎勵金後，於租賃期內以直線法在損益表內扣除。

## 26 承擔 (續)

### (b) 經營租賃承擔 (續)

#### (ii) 本集團作為出租人—收入

本集團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	2018年	2017年
於2018年12月31日		
一年以內	32,408	32,294
第二年至第五年	38,253	47,579
第五年以後	16,560	23,130
	87,221	103,003

#### 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6「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直線法予以確認。

本集團經營租賃的年期介乎1年以下至15年，而其主要為來自兩艘超巴拿馬型貨船的收入總計70,700,000美元(2017年：86,600,000美元)。

## 27 財務負債概要

本附註應連同第28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的到期情況，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	
	2018年	2017年	2018年	2017年	2018年	2017年	2018年	2017年	2018年	2017年
<b>長期借貸</b>										
—有抵押銀行貸款	131,144	124,930	126,350	121,813	347,644	361,565	349,683	238,556	954,821	846,864
—其他有抵押借貸	7,784	7,186	8,825	7,171	26,730	24,541	3,638	13,231	46,977	52,129
—無抵押可換股債券	129,063	4,063	—	4,063	—	133,125	—	—	129,063	141,251
<b>衍生金融工具</b>										
<b>(i) 結算淨額 (a)</b>										
—利率掉期合約	(544)	7	(221)	117	244	(584)	41	3	(480)	(457)
—燃料掉期合約	7,374	748	354	653	1,047	431	—	—	8,775	1,832
—貨運期貨協議	—	24	—	—	—	—	—	—	—	24
<b>(ii) 結算總額 (b)</b>										
遠期外匯合約										
—現金流量對沖：										
—流出	24,839	25,114	25,093	26,003	55,768	67,646	—	13,215	105,700	131,978
—流入	(21,238)	(22,431)	(21,671)	(23,277)	(48,487)	(61,009)	—	(12,040)	(91,396)	(118,757)
流出淨額	3,601	2,683	3,422	2,726	7,281	6,637	—	1,175	14,304	13,221
<b>流動負債</b>										
應付貿易賬款及其他應付款項	112,830	108,825	—	—	—	—	—	—	112,830	108,825

(a) 以淨額結算衍生金融工具指按衍生負債之條款以淨額機制結算，例如結算財務負債合約的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14A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，請參閱薪酬報告（於第42至第44頁）。 

## 29 財務擔保

於2018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828,500,000美元（2017年：734,000,000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。

財務擔保合約於初始按公平值確認，其後按以下較高者計量：(i)起初確認的金額減累計攤銷；及(ii)擔保人於結算日就財務擔保合約須清償的款項。

## 30 或然負債及或然資產

於2018年及2017年12月31日，本集團並無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 主要附屬公司

於2018年12月31日，本公司於下列主要附屬公司擁有直接及間接權益：

公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及繳足股本	持有權益 %	主要業務
<b>直接持有股份</b>				
PB Vessels Holding Limited	英屬處女群島	1,191,118,775美元	100	投資控股
PB Management Holding Limited	英屬處女群島	12,313美元	100	投資控股
PB Issuer (No.4) Limited	英屬處女群島	1美元	100	可換股債券發行
<b>間接持有股份</b>				
<b>乾散貨船</b>				
Astoria Bay Limited	香港/國際	1港元	100	貨船租賃
Baker River Limited	香港/國際	1港元	100	貨船租賃
Baltic Sea Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Barrow Shipping Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Bass Strait Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Bell Bay Shipping Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Bernard (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	51,001美元	100	貨船擁有及租賃
Bonny Shipping Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Bright Cove Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Cape York Shipping Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Champion Bay Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船租賃
Cherry Point Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Chiloe Shipping Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Columbia River Shipping Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Cooper Island Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Corio Bay Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Cramond Island Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Delphic Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
鷹峯貿易有限公司	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Eastern Cape Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Elizabay Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Elizabeth Castle Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船租賃
Elizabeth River Limited	香港/國際	1港元	100	貨船租賃
Esperance Bay Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Everclear Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	31,001美元	100	貨船擁有及租賃
Finest Solution Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Francesca Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	30,001美元	100	貨船擁有及租賃
Future Sea Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Gharapuri Island Limited	香港	1港元	100	貨船擁有
Gold River Vessel Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Good Shape Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Goodwyn Island Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Grande Island Limited	香港	1港元	100	貨船擁有
Hainan Island Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Helen Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Honey Island Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Illovo River Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Imabari Logger Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Impression Bay Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Ince Point Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Incheon Bay Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Indian Ocean Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Indigo Lake Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Ipanema Beach Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Isabela Island Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Iwagi Island Limited	香港	1港元	100	貨船擁有
Jamaica Bay Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
James Bay Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Jericho Beach Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃

公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及繳足股本	持有權益 %	主要業務
Jervis Bay Shipping Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Jiangmen Trader Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Judith Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	38,001美元	100	貨船擁有及租賃
Jules Point Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Jumeirah Beach Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Kaiti Hill Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Kanda Logger Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Key West Shipping Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Kodiak Island Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Kultus Cove Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Labrador Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	38,001美元	100	貨船擁有及租賃
Lake Stevens Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Liberty Vessel Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Longview Logger Limited	香港/國際	1港元	100	貨船租賃
Luzon Strait Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Marsden Point Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Matakana Island Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Mega Fame Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Mount Adams Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Mount Aso Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Mount Baker Shipping Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Mount Hikurangi Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Mount Rainier Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Mount Seymour Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Mount Taranaki Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Newman Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	26,001美元	100	貨船擁有及租賃
Nobal Sky Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船租賃
Oak Bay Shipping Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Olive Bay Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Olympia Logger Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Orange River Shipping Limited	香港/國際	1港元	100	貨船租賃
Osaka Bay Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Otago Bay Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Otago Harbour Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Othello Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	26,593美元	100	貨船擁有及租賃
Oyster Bay Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering Limited	英屬處女群島/國際	10美元	100	貨船租賃
Pacific Basin Chartering (No. 1) Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 2) Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 3) Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 4) Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 5) Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 6) Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 7) Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 8) Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 9) Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering (No. 10) Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Paqueta Island Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Pearl Island Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Pelican Island Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Penguin Island Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Port Alberni Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Port Alfred Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Port Alice Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Port Angeles Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Port Botany Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100	貨船擁有及租賃
Puget Sound Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Shakespeare Bay Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃
Sharp Island Limited	香港/國際	1港元	100	貨船擁有及租賃

## 31 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	持有權益		主要業務
			%		
Swan River Limited	香港/國際	1港元	100		貨船擁有及租賃
Tampa Bay Limited	香港/國際	1港元	100		貨船擁有及租賃
Uhland Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100		貨船擁有及租賃
Verner Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100		貨船擁有及租賃
West Bay Shipping Limited	香港/國際	1港元	100		貨船擁有及租賃
White Bay Limited	香港/國際	1港元	100		貨船擁有及租賃
Zhoushan Shipping Limited	英屬處女群島/國際	1美元	100		貨船擁有及租賃
<b>其他</b>					
太平洋航運代理有限公司	香港/國際	10港元	100		日本分公司之控股公司
Pacific Basin Supramax Limited	香港	10港元	100		貨船管理及航運服務
Pacific Basin Handymax (UK) Limited	英格蘭及威爾斯	1英鎊	100		貨船管理服務
Pacific Basin Handysize Limited	英屬處女群島/香港	10美元	100		貨船管理及航運服務
Pacific Basin Handysize (HK) Limited	香港	10港元	100		貨船管理及航運服務
Pacific Basin (UK) Limited	英格蘭及威爾斯	2英鎊	100		船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Australia) Pty Ltd <sup>1</sup>	澳洲	1澳元	100		船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Canada) Limited	加拿大英屬哥倫比亞省	1股無面值之普通股	100		船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Chile) Limitada	智利聖地牙哥	相等於6,000美元的 智利比索	100		船務諮詢服務
太平洋航運(香港)有限公司	香港	20港元	100		貨船代理服務
Pacific Basin Shipping (New Zealand) Limited	紐西蘭	100股無面值之股份	100		船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (South Africa) (Pty) Ltd <sup>1</sup>	南非共和國	120股無面值之股份	100		船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (UK) Limited	英格蘭及威爾斯	2英鎊	100		船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (USA) Inc.	美國	1,000 美元	100		船務諮詢服務
PB Maritime Personnel Inc. <sup>1</sup>	菲律賓	17,300,000菲律賓比索	100		船員服務
PB Towage Middle East Limited	庫克群島/國際	2美元	100		貨船管理服務
PBS Corporate Secretarial Limited	香港	10港元	100		秘書服務
太華船務(北京)有限公司 <sup>1&amp;2</sup>	中國	4,000,000美元 (註冊股本)	100		代理及貨船管理服務

(1) 該等附屬公司的財務報表尚未由羅兵咸永道會計師事務所審核。該等附屬公司之淨資產總額及本集團股東應佔年內業績淨額分別約為5,945,000美元(2017年: 5,784,000美元)及溢利416,000美元(2017年: 虧損73,000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。

## 32 本公司資產負債表及儲備變動

### (a) 本公司資產負債表

	附註	於12月31日	
		2018年 千美元	2017年 千美元
<b>資產</b>			
非流動資產			
於附屬公司的投資		<b>1,323,176</b>	1,321,861
流動資產			
預付款項及其他應收款項		<b>143</b>	80
應收附屬公司款項		<b>378,567</b>	372,141
現金及現金等價物		<b>107</b>	19
		<b>378,817</b>	372,240
<b>資產總額</b>		<b>1,701,993</b>	1,694,101
<b>權益</b>			
股東應佔資本及儲備			
股本	18	<b>45,205</b>	43,554
保留溢利		<b>619,698</b>	635,921
其他儲備		<b>1,023,098</b>	1,000,789
<b>總權益</b>		<b>1,688,001</b>	1,680,264
<b>負債</b>			
流動負債			
應計費用及其他應付款項		<b>225</b>	69
應付附屬公司款項		<b>13,767</b>	13,768
<b>負債總額</b>		<b>13,992</b>	13,837

董事會已於2019年2月28日批准發表本財務報表。



Mats H. Berglund  
董事



Peter Schulz  
董事

**32 本公司資產負債表及儲備變動(續)****(b) 本公司儲備變動**

千美元	其他儲備				保留溢利	總計
	股份溢價	僱員福利儲備	實繳盈餘	小計		
<b>於2018年1月1日</b>	<b>224,567</b>	<b>(3,716)</b>	<b>779,938</b>	<b>1,000,789</b>	<b>635,921</b>	<b>1,636,710</b>
以貨船代價股份發行的股份， 扣除發行開支(附註18(a))	17,379	-	-	17,379	-	17,379
派付股息(附註23)	-	-	-	-	(14,315)	(14,315)
以股權支付的補償(見薪酬報告)	-	5,265	-	5,265	-	5,265
股份獎勵之授出(附註18(b))	-	(461)	-	(461)	(729)	(1,190)
股份獎勵之失效(附註18(b))	-	338	-	338	-	338
於有限制股份獎勵授出後發行的股份 (附註18(b))	5,347	(5,559)	-	(212)	-	(212)
股份獎勵悉數歸屬	2,658	(2,658)	-	-	-	-
股東應佔虧損	-	-	-	-	(1,179)	(1,179)
<b>於2018年12月31日</b>	<b>249,951</b>	<b>(6,791)</b>	<b>779,938</b>	<b>1,023,098</b>	<b>619,698</b>	<b>1,642,796</b>
於2017年1月1日	139,887	(2,368)	779,938	917,457	638,064	1,555,521
以貨船代價股份發行之股份， 扣除發行開支(附註18(a))	43,905	-	-	43,905	-	43,905
於配售新股份時發行的股份， 扣除發行開支	35,761	-	-	35,761	-	35,761
以股權支付的補償(見薪酬報告)	-	4,301	-	4,301	-	4,301
股份獎勵之授出(附註18(b))	-	(1,411)	-	(1,411)	(914)	(2,325)
股份獎勵之失效(附註18(b))	-	1,853	-	1,853	-	1,853
於有限制股份獎勵授出後發行的股份 (附註18(b))	5,014	(5,245)	-	(231)	-	(231)
股份獎勵悉數歸屬	-	(846)	-	(846)	846	-
股東應佔虧損	-	-	-	-	(2,137)	(2,137)
沒收未領取股息	-	-	-	-	62	62
<b>於2017年12月31日</b>	<b>224,567</b>	<b>(3,716)</b>	<b>779,938</b>	<b>1,000,789</b>	<b>635,921</b>	<b>1,636,710</b>

於本公司的財務報表內處理的股東應佔虧損為1,179,000美元(2017年：2,137,000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53至90頁的綜合財務報表，包括：

- 於2018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，包括主要會計政策概要。

### 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2018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，認為對本期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。

我們在審計中識別的關鍵審計事項概述如下：

- 乾散貨船賬面值
- 有償契約撥備

## 關鍵審計事項

### 乾散貨船賬面值

請參閱綜合財務報表附註6。

於2018年12月31日，貴集團擁有一支總值1,802百萬美元的大型乾散貨船船隊。自有貨船分為兩個現金產生單位(小靈便型及超靈便型)，因各現金產生單位之所屬貨船被視為可以互換調配。

貴集團於2018年12月31日的資產淨值多於其市值。此因素被視為有可能減值的跡象。管理層因此對貴集團的乾散貨船進行減值評估。

根據各現金產生單位的未來貼現現金流量計算得出的使用價值足以支持乾散貨船的賬面值。

管理層認為根據評估結果乾散貨船並無減值。評估涉及對預測僱用率、按期租合約對等基準的日均收入、通脹率及採用於未來現金流的貼現率之重要判斷。

## 我們的審計如何處理關鍵審計事項

我們透過評估有關估值方法、使用價值模型所用的未來貼現現金流量及其制定過程以評估管理層的減值評估，包括比較最新的董事會批准預算及評估相關假設，包括：

- 按期租合約對等基準的預期日均租金與長期歷來實際結果及已公佈的外部行業預測比較；
- 營運開支通脹率及一般及行政管理開支通脹率與經濟預測比較；
- 預測僱用率與歷來實際結果比較；
- 貼現率以我們對業內貼現率及可比較機構的專業知識作出評估；
- 我們評估以往預算及預測的合理性，包括比較去年使用價值模型所用的預測僱用率、租入貨船的租金及營運開支與今年的業務實際表現；
- 我們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。

基於現有憑證，我們認為貴集團於減值評估中使用的判斷及假設合理。

## 關鍵審計事項

### 有償契約撥備

請參閱綜合財務報表附註16。

貴集團已訂立多項租賃合約，因此須承擔可觀的未來租賃付款。

在過往年度，由於有關責任的成本超過預期該等租賃獲得的經濟效益，貴集團已就未來租賃責任作出撥備。隨著市場復甦，故管理層對貴集團的租賃合約重新進行評估，以識別任何可能還需要作出撥備的有償契約。

有償契約的評估以船隊為基準。租賃乾散貨船船隊分為兩類，分別為小靈便型及超靈便型，此乃由於各類別中的船隻被視為可以互換調配。管理層將預期未來現金流入及就租賃合約所需承擔的營運開支進行比較，得出於2018年12月31日無需要就有償契約撥備的結論。該結論是根據以包括以剩餘租賃期的預期日均租金及僱用率而確定的未來現金流入所計算得出的預期經濟效益的重大判斷而得出的。

### 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。

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。

### 董事及治理層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。

治理層須負責監督貴集團的財務報告過程。

## 我們的審計如何處理關鍵審計事項

我們採用以下程序評估管理層對有償契約撥備需求的評估，包括：

- 根據於本年度損益表中已扣除的租入貨船的租賃開支檢查用於編製有償契約評估的租賃承擔表的完整性。
- 以抽樣方式核對租賃承擔表中租賃合約的細節，例如租船租金及租賃期。
- 評估關鍵假設的合理性，包括於乾散貨船減值評估中所使用的按期租合約對等基準的預期日均租金及僱用率。
- 檢查相關的計算，包括預期未來現金流入與所承擔成本之差額。

基於現有憑證，我們認為貴集團於有償契約評估中使用的判斷及假設屬合理。

## 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滙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。

除其他事項外，我們與治理層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。

我們還向治理層提交聲明，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，相關的防範措施。

從與治理層溝通的事項中，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，2019年2月28日

# 集團財務概要

千美元	2018年	2017年	2016年	2015年	2014年
<b>業績</b>					
<b>持續經營業務</b>					
營業額	<b>1,591,564</b>	1,488,019	1,087,371	1,260,291	1,718,454
稅息折舊及攤銷前溢利	<b>215,848</b>	133,822	22,826	93,208	82,175
年內溢利／(虧損)	<b>72,284</b>	3,610	(86,547)	(18,540)	(279,742)
<b>已終止經營業務</b>					
年內虧損	-	-	-	-	(5,222)
基本溢利／(虧損)	<b>71,968</b>	2,163	(87,669)	(27,778)	(55,501)
股東應佔符合派息資格之溢利／(虧損)	<b>72,284</b>	3,610	(86,547)	(18,540)	(284,964)
<b>資產負債表</b>					
總資產	<b>2,366,206</b>	2,231,592	2,107,225	2,145,735	2,307,516
總負債	<b>(1,134,997)</b>	(1,070,457)	(1,066,454)	(1,174,797)	(1,305,770)
總權益	<b>1,231,209</b>	1,161,135	1,040,771	970,938	1,001,746
現金及存款總額	<b>341,802</b>	244,694	269,204	358,428	363,425
借貸淨額	<b>619,291</b>	636,274	570,038	567,537	636,319
<b>現金流量</b>					
經營業務中產生	<b>189,555</b>	124,740	49,521	98,615	93,652
投資活動中產生	<b>(116,842)</b>	(123,560)	(98,643)	(54,852)	(131,683)
其中投資於貨船之總額	<b>(127,924)</b>	(219,857)	(181,340)	(146,408)	(194,472)
融資活動中產生	<b>29,979</b>	56,759	18,112	(100,420)	(112,536)
現金及現金等價物淨增加／(減少) (不包括定期存款)	<b>102,692</b>	57,939	(31,010)	(56,657)	(150,567)
<b>其他數據<sup>2</sup></b>					
每股基本盈利	美仙	<b>1.6</b>	0.1	(3)	(15)
每股股息 <sup>1</sup>	美仙	<b>0.8</b>	-	-	0.6
可供分派溢利派息率		<b>50%</b>	-	-	>100%
每股經營業務產生的現金流	美仙	<b>4.3</b>	3.1	1.5	3.7
每股公司賬面淨值	美仙	<b>27.2</b>	26.1	25.9	36.3
全年股息	千美元	<b>36,333</b>	-	-	12,368
年末收市價	港元	<b>1.49</b>	1.69	1.25	1.24
年末市值	千美元	<b>863,000</b>	960,000	647,000	423,000

<sup>1</sup> 2018年股息包括中期股息每股2.5港仙及擬派末期股息每股3.7港仙。

<sup>2</sup> 截至2014年12月31日止年度的「其他數據」，乃摘錄自2014年年度報告。除年末收市價外，該數據並沒有就2016年6月的供股作出之調整追溯重述。



# 公司資料

## 主要營業地點

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

## 註冊地址

Clarendon House  
2 Church Street  
Hamilton HM11  
Bermuda

## 全球辦事處

香港、大連、德班、馬尼拉、東京、奧克蘭、墨爾本、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

## 本公司之核數師

羅兵咸永道會計師事務所

## 律師

張葉司徒陳律師事務所

## 股份代號

聯交所：2343.HK  
彭博：2343 HK  
路透：2343.HK

## 公司秘書

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

## 已發行股份總數

於2018年12月31日為4,533,167,114股

## 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

## 網址

<https://www.pacificbasin.com>

## 公共及投資者關係

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



## 社交媒體渠道

Facebook、Twitter、LinkedIn、YouTube及微信



## 2018年企業社會責任報告



請登入網址瀏覽2018年兩份報告

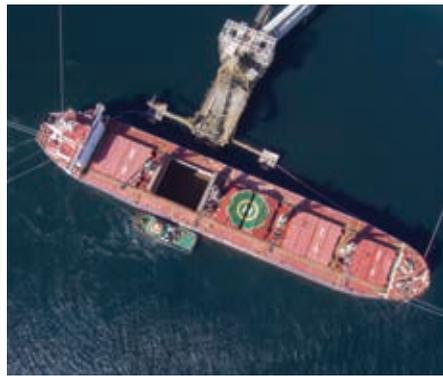
[www.pacificbasin.com/ar2018](http://www.pacificbasin.com/ar2018)



歡迎使用網上意見表格向我們提出建議

## 2018網上年報







## Pacific Basin

太平洋航運集團有限公司\*  
香港  
黃竹坑  
香葉道2號  
One Island South 31樓

電話 : +852 2233 7000

傳真 : +852 2865 2810

[www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com)



請掃描此處進入本公司網站

關注我們



概念及設計 : emperorworks  
製作 : 資本財經印刷有限公司  
\* 僅供識別