

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公佈的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本公佈全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

Pacific Basin Shipping Limited

太平洋航運集團有限公司*

(於百慕達註冊成立之有限公司)
(股份代號: 2343)

截至2021年12月31日止年度 的全年業績公布

太平洋航運集團有限公司(「太平洋航運」或「本公司」)董事會(「董事會」)欣然公布本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)截至2021年12月31日止年度的業績如下:

業務摘要

我們歷來最佳的財務業績

太平洋航運的2021年業績乃34年以來最佳的業績，錄得基本溢利698,000,000美元，淨溢利845,000,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利890,000,000美元。這產生了極其強勁的股本回報率達58%，並大大增強了我們的已承諾可動用流動資金至年結時的668,000,000美元，淨負債比率降至7%，我們同時亦繼續擴充自有船隊

董事會建議派發末期基本股息每股42港仙及額外特別股息每股18港仙

東風浩蕩 揚帆千里

2021年是乾散貨運市場自2008年以來表現最強勁的一年，由穩健的全球商品需求及船隊低增長所推動，而船隊效率不足亦成為助力。此強勁市況正是我們過去數年一直用心經營，整裝以待的機遇

儘管面對與新型冠狀病毒疫情有關的重大船員調配挑戰，我們仍部署了旗下擴大後的核心船隊，並憑藉我們經驗豐富的團隊把握強勁市況，同時繼續為客戶提供一流服務

表現出色

- 我們的核心業務錄得的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均淨收入分別為20,460美元及29,350美元，合共產生709,000,000美元的貢獻(未計管理開支)
- 我們的18,240日營運活動錄得強勁的日均利潤3,780美元(淨值)，產生69,000,000美元的貢獻(未計管理開支)
- 小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均損益平衡水平分別為9,030美元及10,290美元；儘管在疫情期間整個行業的船員成本增加，我們的開支仍然控制得宜及具競爭力
- 承接2021年實現的出色回報，我們於2022年第一季度的租金仍然強勁，2022年及以後的前景依然樂觀




為未來更新船隊

- 我們於2021年繼續擴充自有船隊，增添了11艘現代化的二手貨船，並出售了五艘最小型及船齡最高的小靈便型乾散貨船
- 自有船隊現為121艘小靈便型及超靈便型乾散貨船，合共營運約250艘自有及租賃貨船
- 我們仍然致力推行進一步擴大我們的超靈便型乾散貨船船隊的長期策略，並以船齡較輕、較大型及較高效的貨船更新我們的小靈便型乾散貨船船隊，從而進一步優化我們的船隊，有助日後可以較從容地滿足日益嚴格的環境法規
- 我們已為遵守2023年生效的國際海事組織減排規則作充分準備

百萬美元	截至12月31日止年度	
	2021年	2020年
營業額	2,972.5	1,470.9
稅息折舊及攤銷前溢利 [#]	889.9	184.7
基本溢利/(虧損)	698.3	(19.4)
股東應佔溢利/(虧損)	844.8	(208.2)
每股基本盈利(港仙)	139.1	(34.5)
每股全年股息， 包括18港仙的特別股息(港仙)	74.0	—

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

我們的船隊

	營運貨船			總計	總載重噸 (百萬噸)	平均船齡 自有
	自有 ¹	長期租賃	短期租賃 ²			
 小靈便型	79	11	33	123	2.7	13
 超靈便型	42	4	79	125	2.4	10
 好望角型 ³	1	—	—	1	0.1	11
總計	122	15	112	249	5.2	12

於2022年1月31日

- 1 上述已包括一艘於2021年承購並已於2022年1月交付的貨船
- 2 於2022年1月營運的短期及與指數掛鈎的貨船之平均數目
- 3 歸還一艘租入的95,000載重噸超巴拿馬型乾散貨船後，我們目前按照行業的定義將一艘自有的115,000載重噸貨船稱為好望角型乾散貨船

* 僅供識別

主席報告

我們自有船隊現今的運載能力已是九年前的四倍，於突出的2021年中，我們繼續收購貨船，且團隊於非常強勁的市況中善用擴大後的船隊，實現公司歷來最佳的業績，並帶來極其強勁的股本回報率。

我們的資產負債表已大大增強，已承諾可動用流動資金為668,000,000美元，借貸淨額僅佔自有貨船賬面淨值的7%。

鑑於去年錄得非常強勁的現金流，加上我們財政狀況穩健及前景利好，為答謝股東一直的支持，董事會欣然建議派發末期基本股息及額外特別股息合共每股60港仙。連同於8月派發的中期股息每股14港仙，這表示根據年初的股價計算，2021年的股息收益率為51%。關於我們的業績、股息以及整體表現及發展的更詳盡分析，請參閱Martin Fruergaard先生的行政總裁報告。

讓業務可持續發展的有效平台

我們既能把握強勁市況，亦成功駕馭船員換班限制以及疫情造成的其他挑戰，並一如既往地為客戶提供卓越和完善的服務，足證我們多年來用心建立的政策和方針。這也增強了我對我們為未來發展所作的準備的信心。

資歷深厚的董事會、強健的管治及強大的高級管理團隊

我們對高水平企業管治的承諾，即完善的內部控制、對所有持份者提高透明度及問責，繼續支持我們業務的每一部分並積極提升持份者對太平洋航運的信心。

我們的董事會及董事會轄下委員會於過去數月亦有所變動。莊偉林先生自2021年股東週年大會起出任審核委員會主席一職，他深厚的財務及管治經驗，使他成為擔當此職的上佳人選。

我們亦要惜別將於2022年4月股東週年大會後退任的審核委員會前主席Patrick Paul先生及Alasdair Morrison先生。我們衷心感謝兩位董事分別自2004年及2008年以來為董事會作出卓越的會計、財務、管理及一般商業專業知識的貢獻。

張日奇先生於2022年1月加盟董事會成為非執行董事，並獲委任為審核、薪酬及提名委員會的成員。張先生擁有資深的法律、監管、商業、管治及合規領域之專業背景，再加上他對本公司的深入了解，定當有利太平洋航運的業務及發展。

我們的高級管理團隊也隨著行政總裁Mats Berglund先生於2021年7月退休而有變。我謹代表董事會再次感謝Berglund先生於在任的九年期間對太平洋航運的貢獻，他在任內帶領本公司撤出了所有非核心業務，及令我們的核心小靈便型乾散貨船和超靈便型乾散貨船業務錄得顯著增長，並締造擁有優秀的團隊、高效的成本架構和清晰的策略，具實力和專注核心業務的公司。

Martin Fruergaard先生於2021年7月31日接任為我們新的行政總裁，他已迅速融入新環境，盡展其能。在Fruergaard先生的領導下，本公司將繼續得到傑出的帶領。

明晰的可持續發展重點鞏固我們的世界級行業聲譽

我們用心經營業務、關顧客戶及員工的需要，並關注我們所依賴的關係及資源。多年來，我們對可持續發展的積極取態已經深植於企業文化，並體現於我們的政策及制度中。我們尤其重視與不斷發展的行業最佳常規一致之安全及環境表現。我們每年進行一次環境、社會及管治(ESG)重要性評估，以使我們更能掌握須專注及報告的重大可持續發展課題。董事會負責監督環境、社會及管治事務，而由數名最資深的經理組成的可持續發展管理委員會則定期參與有關事務。以上的事務參與再輔以近期成立的可持續發展專責小組和其他新舉措，有助我們加強可持續發展思維，並制定進取的關鍵績效指標，以確保我們不斷優化本身的政策、常規及所有經營行為。

我們領先同業的安全和環境計劃，是由我們全面的內部船隊管理部門推動，其技術、海事和船員管理團隊也提高了我們為550多名客戶提供服務的可靠性，並且為我們4,600多名船員的福祉提供支援。

本公司於2021年獲得多個獎項和殊榮，以表彰我們在安全和外部港口國監督、企業管治、環境成效及整體可持續發展等方面的卓越表現。

值得一提的是，太平洋航運在香港會計師公會的最佳企業管治及ESG大獎2021中獲得最佳可持續發展公司／機構獎(中市值)組別的評判嘉許，於2021香港ESG報告大獎中亦連奪卓越環境成效獎以及最佳ESG報告獎(中市值)此兩項大獎。投資者關係方面，我們榮獲《IR Magazine》2021年大中華地區的「最佳投資者關係獎 — 行業大獎：工業」殊榮，亦在香港投資者關係協會的第七屆香港投資者關係大獎中獲頒卓越獎。我們再次蟬聯香港海事處頒發的港口國監督檢查卓越表現獎。

這些獎項標誌著我們團隊的專業精神，他們對ESG的關注增強了我們業務的可持續性以及本公司於客戶、供應商、員工及潛在僱員、投資者、融資方及其他持份者眼中的聲譽。

減碳

行業議程中最重要的是減碳，即將生效的國際海事組織有關能源效率及碳排放密度的規則，以及暫定的歐盟減碳規則。這些規則大多數都將於2023年生效。

我們的可持續發展、優化、技術、商業及高級管理團隊對這些及長期的減碳挑戰非常熟悉。他們已於過去數年一直就此進行內部研究及與其他持份者合作，確保我們為遵守2023年的規則作好了準備，並為應對涉及全新貨船及燃料的全面脫碳之長期目標作出充分的了解及準備。為了加強推行這項目，我們已經提高減碳目標水平至於2050年實現淨零排放。

我們正積極參與「零排放聯盟」的工作小組會議，並相信於各國政府的支持下，當可實現2050年的淨零目標，我們促請各國政府推出政策，加快過渡，使零排放貨船於2030年或之前成為必然之選。太平洋航運簽署了航運脫碳行動呼籲，其敦促各國領導人使航運業與巴黎協定的氣溫目標保持一致，並呼籲政府採取果斷行動，實現國際航運於2050年全面脫碳。

我們專注於高質量、較大型的現代化二手貨船，我們的船隊增長及更新活動確保我們的貨船維持以高效經營本業。我們不斷評估及實施節能操作措施，以確保我們使用傳統燃油的貨船於可預見未來能夠繼續提供服務。同時，我們已準備當零排放的新建造貨船在商業上可行時適時訂造，而不會待至2030年才作出此舉。

敬請細閱我們2021年的可持續發展報告，以了解更多關於航運業減碳及我們的減碳舉措之討論。

安全及福祉

世界各地的船員繼續受到船員換班限制、長期隔離及政府防疫控疫措施所帶來的其他複雜情況所影響。我們明白這些措施對船員造成的負擔，因此我們的岸上工作人員及管理層盡最大努力為船員提供財政及其他支持、鼓勵、消閒及運動設備、互聯網及通信額外連接，以及免費的心理健康支援，保障船員於船上的健康、安全及福祉。我們非常感激一眾船員於疫情期間展現的耐心及專業精神，他們維持安全營運操作，為客戶提供可靠及大致無間的服務。

安全素來重要，我們的船員錄得公司歷來最低的工傷頻率關鍵績效指標，於2021年的1,990萬個工時中僅錄得五宗引致工時損失的工傷事故，我們期望這將標誌著我們於未來努力實現零工傷關鍵的一步。船員於疫情期間面對重重挑戰，與新型冠狀病毒疫情有關的限制難免令他們受壓，但他們於2021年仍能創出如此出色的安全表現，確實難能可貴，殊堪嘉許。

強健的策略並已為未來作好準備

乾散貨市場於2021年的大部分時間顯著走強，為我們於2022年帶來不俗的開始，正如Fruegaard先生於行政總裁報告中所述，我們預計船隊供應緊張及商品需求穩定，將推動2022年及往後的乾散貨平均貨運租金持續強勁。

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

本人謹代表董事會，感謝我們傑出的團隊，包括高級管理人員、員工和船員，他們的經驗以及矢志提供卓越服務的精神，推動我們成為客戶和其他持份者的首選合作夥伴。我也感謝所有持份者對太平洋航運的寶貴支持。

唐寶麟
主席

香港，2022年2月24日

行政總裁報告

派發豐厚股息以誌歷來最佳業績

太平洋航運的2021年業績乃34年以來營運歷史上最佳的業績，錄得基本溢利698,000,000美元、淨溢利845,000,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利890,000,000美元。這產生強勁的股本回報率達58%，每股基本溢利為139港仙。

截至2021年12月31日止年度本集團的淨溢利受我們撥回於2020年6月作出的貨船減值撥備152,000,000美元的正面影響而上升。此撥回是考慮到乾散貨市場顯著改善及貨船價值上升而作出。有關撥回不會影響基本溢利、經營現金流、稅息折舊及攤銷前溢利或已承諾可動用流動資金。

我們的財務狀況大為增強，截至2021年12月31日，已承諾可動用流動資金增加至668,000,000美元。按淨額基準計算，我們接近零負債，而我們的借貸淨額佔我們自有貨船賬面淨值只有7%—低於一年前的37%，亦是我們歷來最低的借貸淨額狀況。我們的船隊中有超過四分之一的貨船目前沒有抵押。

董事會建議派發末期基本股息每股42港仙，加上於8月已派發的每股14港仙中期股息，合共相當於我們全年淨溢利（不包括貨船的減值撥備撥回）的50%，這與我們至少派發50%淨溢利的股息政策一致。鑑於去年的異常強勁現金流以及我們穩健的資產負債水平及利好前景，董事會亦建議增派特別股息每股18港仙，佔我們淨溢利（不包括貨船的減值撥備撥回）的16%。建議末期基本股息及建議特別股息合共代表末期股息總額每股60港仙。

強勁的創收及具競爭力的成本基礎創造出色業績

我們大型的核心業務的開支大致上固定，其為本集團帶來709,000,000美元的貢獻，佔本集團表現（未計管理開支）的91%。我們的核心船隊於過去9年大幅擴大，2021年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20,460美元及29,350美元（淨值），較2020年高出約160%，遠高於分別為9,030美元及10,290美元的日均損益平衡水平。超過40%的核心業務貢獻來自我們近年來最積極擴展的超靈便型乾散貨船營運活動。

我們的營運活動貢獻為69,000,000美元，佔本集團表現（未計管理開支）的9%。此營運活動每季均見提升，於18,240營運活動日數中產生強勁的日均利潤3,780美元（淨值），這項出色表現印證太平洋航運團隊在快速變化的市場中的營商能力。

有關我們的核心業務及營運活動的定義，請參考「我們的表現」一節。

儘管整個航運業的貨船營運開支主要因船員換班費用、隔離及其他疫情相關的船員開支增加而上升，我們的管理開支、財務開支及貨船營運開支仍然控制得宜及具競爭力。

強勁的全球貿易及較低的船隊增長支持健康的乾散貨運市場

乾散貨運市場於2021年直至10月份一直保持著強勁的上升勢頭，到目前為止，小靈便型及超靈便型乾散貨船的年均市場租金處於自2008年以來的最高水平。雖然小靈便型及超靈便型乾散貨船租金於第四季度有所回落，但日均租金於年底仍企穩於25,000美元的水平。

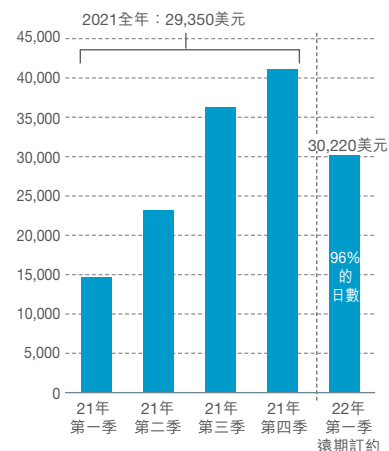
在水泥及熟料、鋼材、粒料等建材及林業產品的推動下，全球小宗散貨需求錄得5.6%的強勁增長。我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船業務也受益於健康的穀物數量及一些通常以集裝箱運送的商品改由配備起重機的散貨船運送的情況。

相比之下，全球小靈便型及超靈便型乾散貨船的船隊僅增長2.8%（淨值），港口及供應效率不足導致供應條件更形緊張，推動租金進一步上漲，在下半年尤其明顯。

2022年年初，市況一如以往在農曆新年前數星期較為淡靜，但市場租金水平已遠高往昔，我們以良好的首季已訂合約水平踏入2022年，而市場活動亦開始如預期般陸續復甦，貨運市場指數亦自2月初逐漸恢復。

本集團超靈便型乾散貨船租金

美元/日（淨值）



* 因航程仍在進行，僅為2022年第一季已訂約的按期租合約對等基準的收入指標

受惠於我們自有船隊的增長及更新

我們繼續執行擴充超靈便型乾散貨船船隊及更新小靈便型乾散貨船船隊的策略，2021年的業績證明我們成功執行這策略。我們的船隊於年內增添了11艘現代化二手貨船，包括六艘大型超靈便型乾散貨船（通稱為「超大靈便型乾散貨船」）及五艘大型小靈便型乾散貨船，我們亦出售了五艘最小型及船齡最高的小靈便型乾散貨船。其後，我們於2022年1月獲交付一艘現代化的超大靈便型乾散貨船。近數個月來，隨著資產價格接近歷史高位，我們減慢購船步伐，甚至可能會出現自有船隊在短期內出售貨船多於購入而縮小的情況，但我們仍然致力進一步壯大我們的超靈便型乾散貨船船隊，並長遠地更新我們的小靈便型乾散貨船船隊。

我們目前擁有121艘優質的小靈便型及超靈便型乾散貨船，它們非常適合我們的客戶和我們的貨運服務，目前正帶來非常吸引的回報。連同租賃貨船，我們目前一共營運約250艘貨船，而2021年的年均船隊規模是我們歷來最大。

我們的自有貨船的平均船齡為12年，我們認為這是優化我們的資本回報的理想水平，同時能盡量減低在逐步轉用零碳技術貨船的趨勢下所產生的剩餘價值風險。

已為遵守國際海事組織減排規則作充分準備

於2021年6月，國際海事組織通過了全球EEXI（現有船舶能源效率指數）及CII（碳排放密度指數）法規，以推動技術及營運措施，確保現有貨船的碳效率於2023年起的十年間逐年提高。此後不久，歐盟委員會宣布打算將航運業納入歐盟排放交易體系（EU ETS），對船用燃料徵稅，並從2023年起實施降低碳排放密度的要求，待有關規定進一步訂定後，可能有助於推動更進取的減碳步伐。中期而言，這些全球及區域規則將令到平均航速減慢及報廢增加，其中燃油效率較低的船舶將最受影響。我們認為這種實際供應的減少是未來乾散貨運市場的關鍵動力。

以船齡較輕、較大型和較高效的貨船來更新船隊，是我們滿足這些降低碳排放密度規則，以及協助我們實現業界的溫室氣體減排目標的策略之重要一環。我們將繼續以高裝載壓率有效地營運貨船，並將不斷尋求、評估及實施節能營運措施，包括與我們的客戶、噸位供應商、港口及其他持份者尋求合作方案，確保我們目前使用傳統燃油的貨船保持穩健的碳排放密度指數，並能夠於可見將來繼續提供服務。

到2050年實現淨零目標

我們亦與各界合作，並為實現全面脫碳的長遠目標作準備，其中涉及迄今尚未面世的全新貨船及燃料。

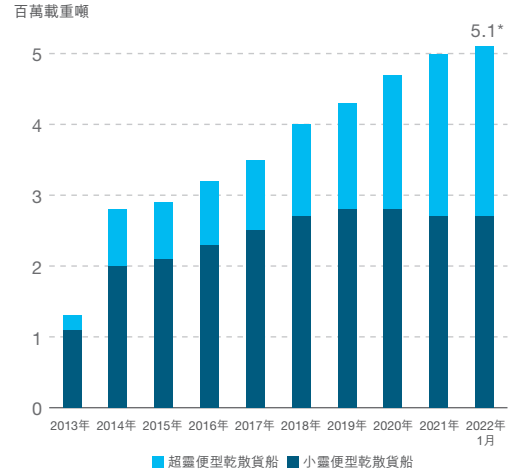
與越來越多的國家、行業及公司一般同心同德，我們致力推動太平洋航運於2050年或之前實現淨零排放。我們希望國際海事組織加快收緊其2050年的目標，以配合去年11月第26屆聯合國氣候變化大會上提倡的這項進取的關鍵目標，務求將全球暖化限制於較工業化前水平高攝氏1.5度。2021年，我們簽署了**航運脫碳行動呼籲**，其敦促各國領導人使航運業與巴黎協定的氣溫目標保持一致，並呼籲政府採取果斷行動，實現國際航運於2050年全面脫碳。

為了實現這一目標，我們的目標是到2050年時船隊只由零碳排放貨船所組成，而我們將僅在市場上有零碳排放貨船供應並具備商業可行性，以及合適的全球加油基礎設施到位時，才會訂購新建貨船。我們正在評估將適合我們的零碳（或極低碳）替代燃料及推進技術選項。我們正積極參與各項有關於2030年前盡快開發並推出商業上可行的遠洋零排放散貨船的倡議。

我們明白於可預見未來仍會有不可避免因航程產生的排放，我們於11月推出了**太平洋航運碳中和航程計劃**，為客戶提供自願選項以抵銷其以太平洋航運貨船運送貨物之航程所產生的排放。

我們於2021年連續第二年為我們全球岸上運作的碳排放作出抵銷，包括所有辦公活動、通勤及商務及船員換班。

大幅增長的自有船隊及超靈便型乾散貨船佔船隊的比例



* 已計入於2022年初購入及出售的貨船

船員健康及其他新型冠狀病毒疫情問題對營運的影響

我們廣泛的業務連續性舉措，讓我們的業務在疫情期間一直全面運作。我們審慎管理因新型冠狀病毒疫情帶來的額外開支及延誤，儘管面對持續的船員換班限制，以及出入境限制及長期隔離影響到船員及許多岸上員工，特別是位於香港的人員，但我們向客戶提供的服務大致無間。

本公司極其感謝全體海上和岸上員工在當前的疫情中繼續展現出的靈活性、奉獻及合作精神。我們尤其感謝一眾船員，雖然針對新型冠狀病毒疫情的限制措施令他們留在船上的時間超出預期，但在疫情期間他們依然維持安全營運操作，盡展專業精神。

於疫情中堅守以客為先的宗旨

我們長久以來一直看重通過不斷接觸而加深與客戶的關係，我們主要於地區層面通過我們於世界各地的10個商業辦事處與超過550名客戶接觸。自疫情爆發以來，我們的區域辦事處盡可能保持面對面的會議及客戶聯繫活動，並利用我們的資訊科技及視頻通信平台保持密切聯繫，舉辦團隊對團隊的策略會議，討論行業、監管、公司及其他發展及挑戰，並就潛在的解決方案及未來業務進行合作。

於追求具意義、長遠的客戶夥伴關係的過程中，我們致力掌握客戶需要，務求為客戶提出合適解決方案，提供度身訂造的服務，確保與客戶時刻聯絡，適切回應客戶所需及靈活應對，並以一流的表現及可靠服務作為後盾。憑藉我們的努力，我們與客戶的緊密合作關係使我們更容易獲得對雙方均有利的貨運機會，再加上我們全面的市場情報，使我們能夠優化船隊定位，優化貨船與貨物的配對。

於2021年，我們對佔旗下合共貨運量超過60%的客戶進行了年度電話調查。反饋證實客戶對我們營運的可靠性及優質服務表示稱心滿意。

善用技術及數據來改善決策、流程及互動

數碼化於近年為我們提供了額外的營運及市場情報，支持更佳決策及持續改進我們的業務及競爭力。我們的數碼化計劃正進一步演進及擴大，將在整個集團內投資新的數碼解決方案，這將有助於利用我們的大量數據來優化旗下業務流程及互動並改善決策。該計劃旨在為我們的業務及客戶創造價值，並全面提升客戶體驗。

2022年前景向好

儘管自2021年11月以來市場經歷了預期的季節性偏軟，租金卻比往常高出不少，市場活動亦自2022年2月初陸續復甦。在廣泛的需求所支持下，特別是對小宗散貨及穀物的需求，加上多國錄得健康經濟增長，並繼續推行刺激經濟措施，以及船隊的低增長及供應緊張，我們預計2022年及以後的乾散貨運市場將繼續保持強勁。季節性發展及政府管理疫情的措施及其經濟對需求及供應的短期影響或會導致波動。

國際貨幣基金組織於2022年1月將全球國內生產總值增長預測下調至2022年的4.4%及2023年的3.8%，主要反映美國通脹加劇及中國房地產行業萎縮令美國及中國經濟下滑的關注。

我們看好前景，相信乾散貨供應將保持在可控範圍，從長遠來看，這將會為乾散貨市場帶來進一步的支持。由於乾散貨船現在基本上皆為全速運行，供應無法通過提速而進一步增加，而國際海事組織及歐盟的燃油效率規則則相當可能令航速自2024年起開始被迫降低，甚至令效率最低的貨船加速報廢，這將減少供應。儘管在極為強勁的市場中出現一些新訂單，但我們預計，由於與減碳有關的監管不確定性、新建造貨船的成本高昂以及船廠泊位已被乾散貨船以外的訂單訂滿，船廠產能短缺，新建造乾散貨船訂單將保持在歷史的低水平。

一如既往，我們將密切監察推動市場的所有因素，準備應對變化。我們的船隊具備靈活調配的能力，包括通過適時出售、收購及租賃貨船以調整其組成，而我們擁有優秀的船隊及團隊，可以滿足並超越減碳的要求，同時繼續為客戶提供完善的世界級服務。

已為未來作好準備

於我加入公司擔任行政總裁的八個月內，有幸獲得太平洋航運的一眾同事及其他持份者的熱烈歡迎，本公司的船隊及其上下團隊的素質及忠誠均令我印象深刻。我謹此感謝和讚賞各同事在面對疫情造成的嚴峻、持久的限制和重重挑戰之下，依然盡現專業精神、艱苦奮進、和衷共濟，悉力為客戶及股東創造價值。

我相信，我們以客為先的傑出業務模式、一貫的策略重點、強大的團隊、龐大的自有船隊、穩健的資產負債水平及具競爭力的成本架構，讓我們更能夠受惠於當前的強勁市況，繼續向股東提供高股本回報及現金回饋。我們有能力迎接未來與減碳相關的監管、商業及技術變化的挑戰，並駕馭未來的任何變化。

我謹此感謝太平洋航運所有持份者於過去一年的支持，並期待彼此在未來精彩及充實的日子繼續共邁遠途。

Martin Fruergaard
行政總裁

香港，2022年2月24日

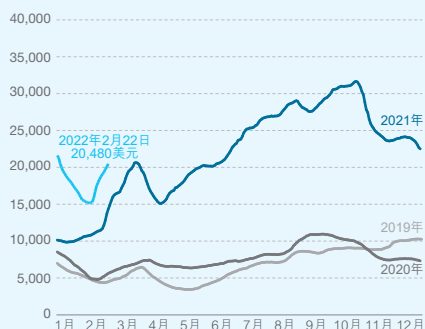
13年來最強勁的乾散貨運市場

21,760美元(淨值) ↑ 224%

BHSI 38,000載重噸(經調整)
2021年小靈便型乾散貨船現貨市場
日均租金

2019年至2022年小靈便型乾散貨船現貨
市場日均租金表現

美元/日(淨值)*



* 扣除5%佣金

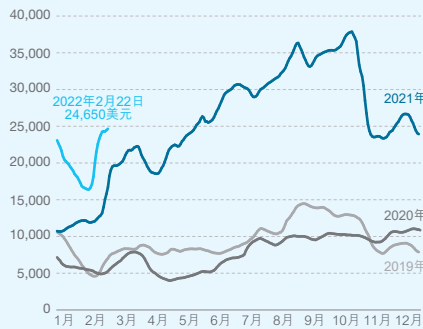
資料來源：波羅的海交易所(BHSI 38,000載重噸(經調整)貨船及BSI 58,000載重噸貨船)

25,430美元(淨值) ↑ 227%

BSI 58,000載重噸
2021年超靈便型乾散貨船現貨市場
日均租金

2019年至2022年超靈便型乾散貨船現貨
市場日均租金表現

美元/日(淨值)*



* 扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所(BHSI 38,000載重噸(經調整)貨船及BSI 58,000載重噸貨船)

乾散貨運市場於2021年直至10月份一直保持著強勁的上升勢頭，到目前為止，小靈便型及超靈便型乾散貨船的年均市場租金處於2008年以來的最高水平。由於中國工業產出轉弱及中國房地產市場的不確定性、當局抑制鋼鐵生產及能源供應，以及市道於年底出現一向的季節性回軟，租金於第四季度有所回落。然而，小靈便型及超靈便型乾散貨船於年底的日均租金仍處於約25,000美元的強勁水平。

2022年年初，市況一如以往在農曆新年前數星期較為淡靜，但我們以良好的首季已訂合約水平踏入2022年，而市場活動亦開始如預期般陸續復甦，貨運市場指數亦自2月初逐漸恢復。

貨船價值回升

27.5百萬美元 ↑ +69%

二手小靈便型乾散貨船按年變化

受貨運市場顯著轉強、前景好轉及新建造貨船價格上升所帶動，二手貨船價值按年上升。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為27,500,000美元，較一年前上升69%。

新建造貨船價格仍高於二手貨船價格，而船廠忙於承建非乾散貨船型訂單，限制了我們行業可訂造新建造貨船的空間。

資料來源：Clarksons Research

需求：2021年乾散貨運市場面對強勁而全面的需求

全球乾散貨運需求受惠於商品需求的全面增長而按年增長約4.0%。在水泥及熟料、鋼材、粒料等建材及林業產品的推動下，小宗散貨需求增長了5.6%。

與穀物活動異常強勁的2020年相比，全球穀物需求溫和增長0.9%。颶風艾達襲美令當地的穀物出口季節推遲開始，上半年表現強勁的穀物裝載量因此在第三季度下降，變相令第四季度的穀物裝載量上升。

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船分部也受惠於因集裝箱運費異常高昂，令一些商品甚至集裝箱改由配備起重機的散貨船運送，也促使一些原先運送散貨的多用途貨船改為運送集裝箱。

以下因素與我們的業務分部不太相關，但仍然影響乾散貨運的整體情況：去年煤炭出口受到主要經濟體封城措施嚴重打擊，今年的煤炭需求按年回升7.1%；鐵礦石需求增長1.6%，但巴西及澳洲的鐵礦石供應以及下半年中國抑制鋼鐵生產令增長受限。

貨運量與噸位航距需求不同。噸位航距是運輸需求的主要計量標準。噸位航距的定義為每噸貨物運輸一英里，因此，反映了運輸量(噸)及運輸距離(英里)。

2021年全球貨物裝載#

貨物類別	變化	百分比
選定小宗散貨*	↑	+15%
穀物	→	0%
鐵礦石	↑	+2%
煤炭	↑	+7%

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

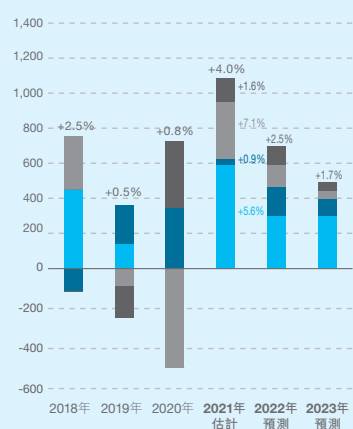
資料來源：Oceanbolt

小宗散貨的需求無論在地域上或以商品及客戶而言皆為廣泛及多元化，並且通常跟隨國內生產總值的增長。因此，根據全球國內生產總值增長4.4%的預測，加上多國繼續推行刺激經濟措施，2022年的小宗散貨需求依然樂觀。

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

整體乾散貨運噸位航距需求年度變動

按年變動(十億噸位航距)



資料來源：Clarksons Research，於2022年2月數據

供應：船隊淨增長偏低及供應效率不足推動貨運租金上升

新建造貨船交付速度放緩，令乾散貨船船隊的淨增長從2020年的3.8%略為回落至2021年的3.6%。由於船東在極為強勁的貨運市場上繼續經營他們船齡最高的貨船仍可獲得良好回報，散貨船的報廢率甚低，僅佔船隊的0.6%。

我們專注的小靈便型和超靈便型乾散貨船的全球船隊僅淨增長2.8%，可見其基本因素比大型貨船更為緊張。

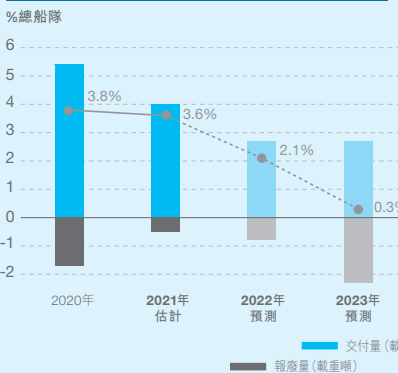
及至下半年，全球乾散貨船船隊以接近最大的運力運作，船東進一步擴大供應的空間有限。儘管燃料價格上漲，貨船提速至接近全速航行，以滿足貨運需求。

此外，貨物吞吐量增加所形成的壓力加上與新型冠狀病毒疫情有關的港口協定，導致全球許多港口擠塞，特別是在中國，進一步限制了滿足全球乾散貨運需求的噸位供應。

整體乾散貨船供應發展情況

+3.6%

2021年整體乾散貨船運力

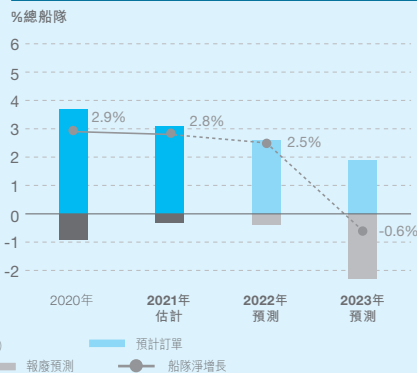


資料來源：Clarksons Research，於2022年2月的數據

小靈便型及超靈便型乾散貨船供應發展情況

+2.8%

2021年全球小靈便型及超靈便型乾散貨船運力



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

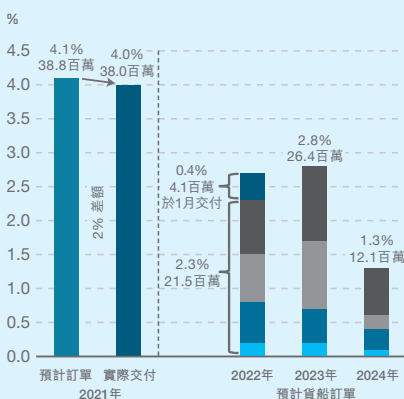
訂單：處於歷史低位的乾散貨船訂單預示向好的前景

目前的乾散貨船總訂單量佔現有船隊的6.8%，是數十年來最低。小靈便型及超靈便型乾散貨船的合併訂單量更低，僅為5.6%，為未來數年持續偏低的供應增長將奠下基礎。

儘管貨運市場持續走強，而且近期新建造貨船訂單略為回升，我們預計新建造貨船訂單仍將受到抑制，原因是：

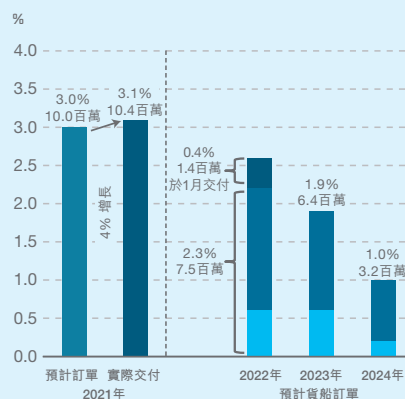
- 符合即將生效的減碳法規所需之未來燃料及技術的不確定性；及
- 新建造貨船的造價較高，而在當今強勁的市場中，價格較低的二手貨船可迅速交付，因此是更具吸引力的投資，承受的剩餘價值風險亦較低。

整體乾散貨船訂單



資料來源：Clarksons Research，於2022年2月的數據；2022年訂單不包括年初至今的交付

小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單



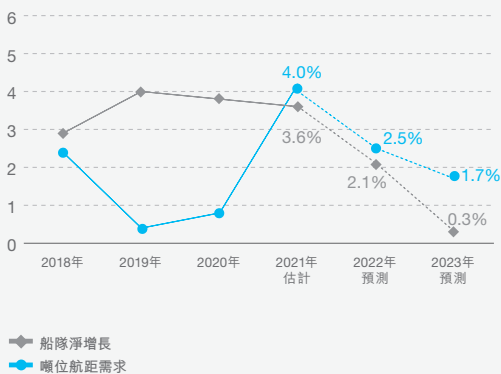
船型	載重噸	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2021年報廢量於2022年1月1日之現有船隊百分比
	小靈便型 (10,000–40,000載重噸)	4.7%	12	13%	0.5%
	超靈便型 (40,000–70,000載重噸)	6.0%	11	9%	0.3%
	巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000–100,000載重噸)	8.1%	11	12%	0.3%
	好望角型 (100,000以上載重噸)	7.0%	9	2%	0.9%
乾散貨船總量		6.8%	11	7%	0.6%

資料來源：Clarksons Research，於2022年2月4日的數據

市場平衡：預期未來正面的貨船需求和供應平衡

整體乾散貨船的需求與供應

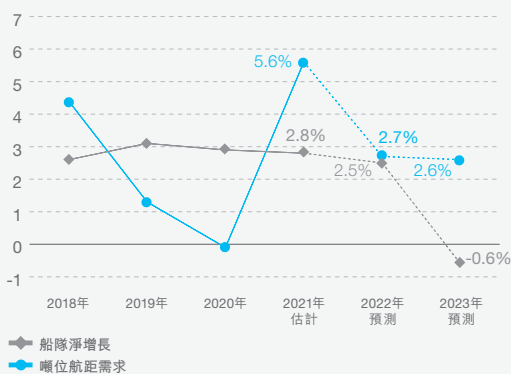
%按年變動



資料來源：Clarksons Research

小宗散貨需求與小靈便型及超靈便型乾散貨船供應

%按年變動



儘管全球經濟增長前景放緩，但預計2022年及2023年的乾散貨船需求增長將超過偏低的供應增長。

中期內可能影響市場的因素

機會

- 美國、中國和世界其他地區在疫情後以及於刺激經濟政策推動下的復甦，帶動對乾散貨商品的需求
- 為遵守排放規定及面對燃料開支上漲，營運航速減慢
- 由於減碳法規和未來貨船設計和替代燃料的不確定性，新建造貨船的訂單及交付量有限，造成供應緊張
- 由於環境法規越趨複雜及貨船維修及升級開支上升，導致更多船齡較高及設計欠理想的貨船報廢

威脅

- 針對新型冠狀病毒疫情而擴大或持續採取的防控措施，影響全球經濟活動和乾散貨商品貿易
- 新建造乾散貨船的訂單過多，促使船隊淨增長上升
- 經濟再平衡政策令中國經濟增長放緩
- 以關稅和保護主義推動本地生產的政策傷害全球貿易
- 乾散貨船船隊效率不足和非常強勁的集裝箱市場等為乾散貨船需求帶來輕微得益的暫時性因素或會減少

我們的表現

我們的業務錄得基本溢利698,300,000美元(2020年:基本虧損19,400,000美元),是我們歷來最強勁的業績。此外,我們錄得自2008年以來最佳的按期租合約對等基準的日均收入,營運活動產生強勁的利潤,並繼續有效地控制自有貨船的營運開支。

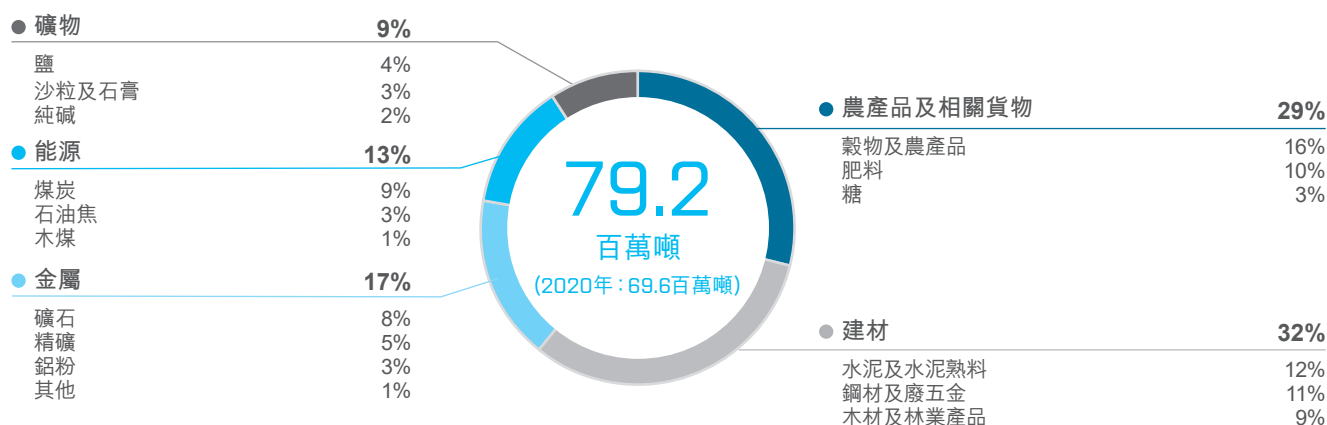
營運表現

百萬美元	2021年 上半年	2021年 下半年	2021年	2020年	變動
核心業務小靈便型乾散貨船貢獻	105.2	292.2	397.4	(3.7)	+>100%
核心業務超靈便型乾散貨船貢獻	65.9	245.5	311.4	25.0	+>100%
營運活動貢獻	11.9	57.1	69.0	16.7	+>100%
好望角型乾散貨船貢獻 ¹	2.1	1.9	4.0	4.3	-7%
表現(未計管理開支)	185.1	596.7	781.8	42.3	+>100%
調整後一般及行政管理開支總額	(34.1)	(47.9)	(82.0)	(61.2)	-34%
稅款及其他	(0.6)	(0.9)	(1.5)	(0.5)	->100%
基本溢利/(虧損)	150.4	547.9	698.3	(19.4)	+>100%
貨船賬面淨值(包括持作出售資產)	1,720.0	1,903.3	1,903.3	1,677.6	+13%

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

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

2021年本集團乾散貨運量



我們的商業活動

核心業務

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

營運活動

我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對,以配合我們的核心業務。因此,不論市況強弱,營運活動均能錄得利潤,並為本集團的業績作出貢獻。透過我們的營運活動,在我們的核心貨船船期已滿時,我們亦能為客戶提供服務。

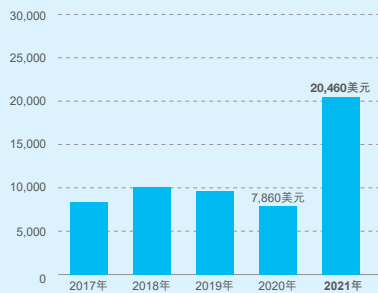


核心業務

小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

美元/日 (淨值)



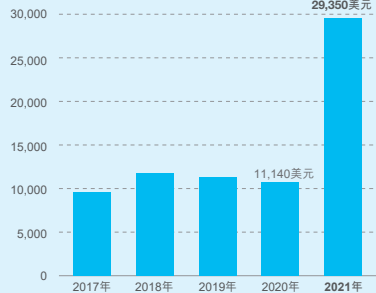
附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

- 我們的核心業務錄得：
 - 小靈便型乾散貨船的32,080收租日之日均租金為20,460美元
 - 超靈便型乾散貨船的15,480收租日之日均租金為29,350美元

超靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

美元/日 (淨值)



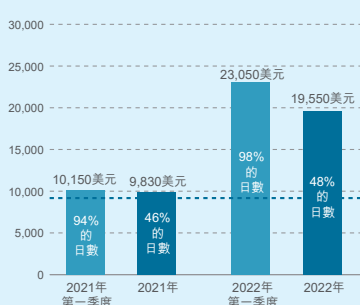
附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

- 直至10月為止，由於小宗散貨市況更見強勁，加上我們良好的成本控制，我們的按期租合約對等基準的日均收入每月遞增，帶動小靈便型及超靈便型乾散貨船的貢獻顯著增加
- 於10月，我們錄得歷來最強勁的月度基本業績達103,000,000美元

小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

美元/日 (淨值)



此是於2月中旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的收入的指標。

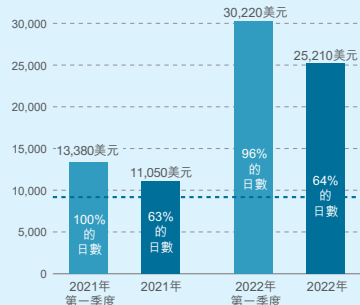
--- 2021年指標核心船隊損益平衡水平，已包括9,030美元的一般及行政管理開支

- 2021年11月至農曆新年期間的市況一如以往較為淡靜，但我們以良好的首季已訂合約水平踏入2022年，而市場活動亦開始復甦
- 2022年第一季度的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已有98%及96%

超靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

美元/日 (淨值)



此是於2月中旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的收入的指標，並未包括任何目前約為每日1,200美元的硫淨化器得益。

--- 2021年指標核心船隊損益平衡水平，已包括10,290美元的一般及行政管理開支

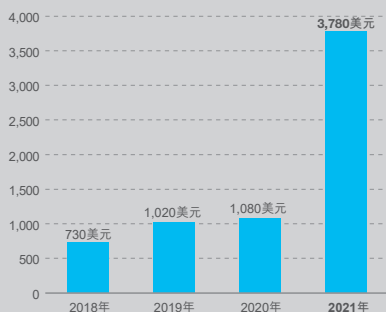
- 按日均租金23,050美元及30,220美元(淨值)獲訂約
- 2022年全年現已訂約的35,240日小靈便型及21,140日超靈便型乾散貨船日數中，分別已有48%及64%按日均租金19,550美元及25,210美元(淨值)獲訂約(已訂合約日數不包括營運活動)
- 2021年小靈便型及超靈便型乾散貨船的損益平衡水平分別為每日9,030美元及10,290美元；我們的開支持續控制得宜及極具競爭力

營運活動

利潤 KPI

每日3,780美元 (淨值)

美元/日 (淨值)



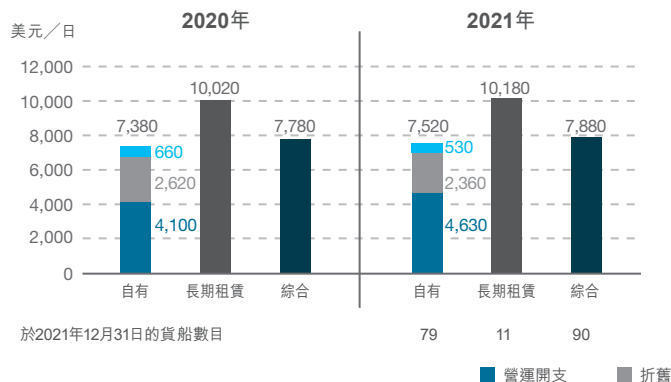
- 我們以短期租賃貨船專門運載現貨的營運活動日數於2021年為18,240日，錄得日均淨利潤為3,780美元
- 我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對(當我們的貨船未能提供服務時)，以配合我們的核心業務，因此，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻

核心業務貨船開支

日均貨船開支

小靈便型

日均開支 **7,880美元** (綜合)



自有貨船開支

■ 營運開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均營運開支增加11%至4,590美元(2020年: 4,120美元)。主要因船員換班費用、隔離及其他疫情相關的船員開支增加,令我們以至整個航運業的貨船營運開支上升。憑藉有效的管理、良好的成本控制及規模效益(包括營運及採購效率),日均營運開支仍然處於具競爭力的水平。

我們的自有貨船船隊於年內的非預期技術性停租日為每艘貨船平均1.7日(2020年: 1.0日),其中0.8日乃因新型冠狀病毒疫情所致。

■ 折舊

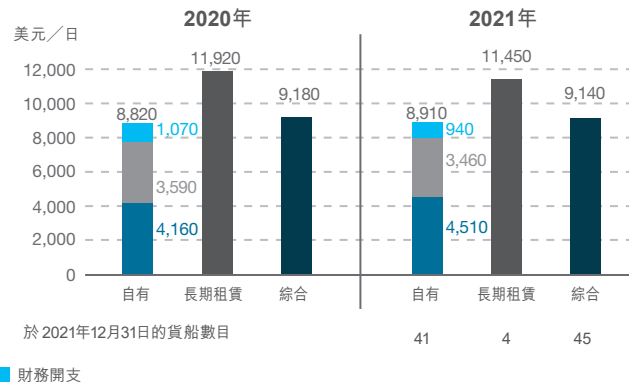
我們的小靈便型乾散貨船的折舊開支減少10%,主要由於在2020年6月作出的減值。我們的超靈便型乾散貨船的折舊開支減少4%,主要由於購入價格較低的貨船而下調。

■ 財務開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均財務開支與2020年比較分別減少20%及12%,主要由於借貸減少所致。我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均綜合財務開支為670美元(2020年: 780美元)。

超靈便型

日均開支 **9,140美元** (綜合)



長期租賃貨船開支

長期租賃貨船的日均開支主要包括使用權資產折舊、租賃負債的利息開支及12個月以上租賃的技術管理服務開支。小靈便型乾散貨船之長期租賃貨船開支增加2%至10,180美元,主要由於強勁的市場所致。超靈便型乾散貨船之長期租賃貨船開支減少4%至11,450美元,主要由於歸還較高租金租入之貨船所致。

綜合開支

小靈便型及超靈便型乾散貨船之自有貨船及長期租賃貨船的日均綜合開支分別增至7,880美元及減至9,140美元(2020年: 分別為7,780美元及9,180美元)。

一般及行政管理開支

我們經調整的一般及行政管理開支增加至82,000,000美元(2020年: 61,200,000美元),主要由於年內的員工開支增加所致。按總貨船日數分攤,日均一般及行政管理開支為仍具競爭力的870美元(2020年: 730美元),由自有貨船及租賃貨船之日均開支分別為1,150美元及630美元(2020年: 940美元及520美元)所構成。

貨船日數

下表顯示我們於2021年及2020年的貨船日數:

日數	小靈便型		超靈便型	
	2020年	2021年	2020年	2021年
核心業務收租日數	34,120	32,080	14,120	15,480
— 自有貨船收租日數	28,830	27,580	12,450	14,040
— 長期租賃貨船收租日數	5,290	4,500	1,670	1,440
短期核心日數 ⁽¹⁾	6,070	8,710	12,520	19,110
營運活動日數	7,310	4,910	8,190	13,330
自有貨船停租日數	820	770	280	130
總貨船日數	48,320	46,470	35,110	48,050

⁽¹⁾ 短期租賃貨船用作支援我們的核心業務

未來長期租賃貨船開支

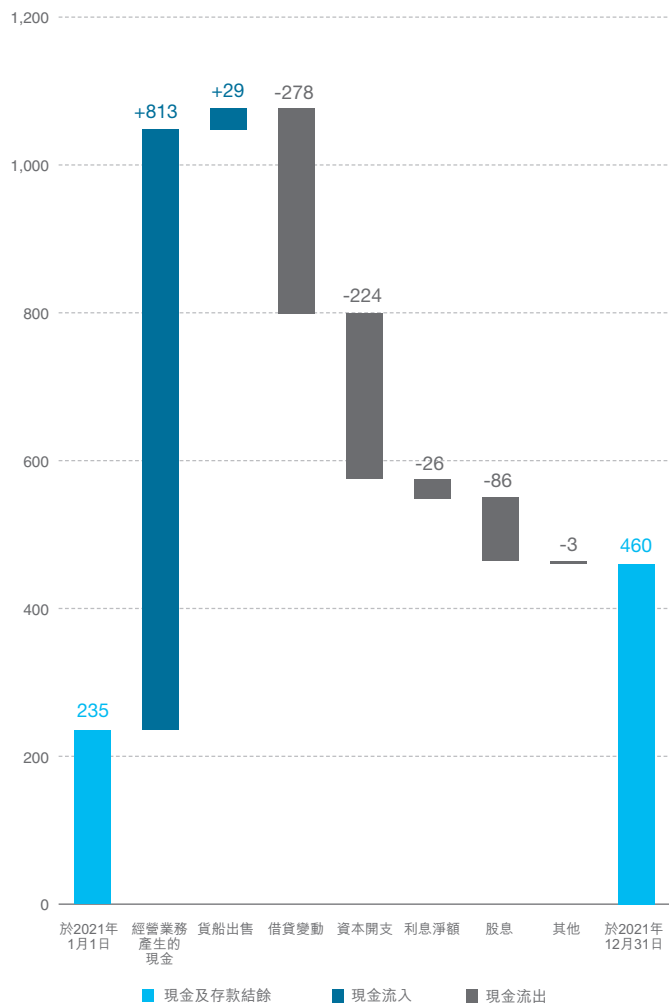
下表顯示我們長期租賃的小靈便型和超靈便型乾散貨船在剩餘租期內按年份分列的日均租賃開支:

年度	小靈便型		超靈便型	
	貨船日數	平均開支 (美元)	貨船日數	平均開支 (美元)
2022	4,240	10,190	1,170	13,250
2023	2,560	10,850	270	10,290
2024	2,400	11,390	—	—
2025	1,100	12,230	—	—
2026	370	12,730	—	—
總計	10,670		1,440	

現金及借貸

現金流

百萬美元



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

借貸及未提用的已承諾借貸融資額

借貸及未提用的已承諾借貸融資額 – 631,600,000美元 (2020年12月31日：828,700,000美元)

已抵押借貸整體減少主要由於還款和借貸按期攤銷，惟部分影響被新簽訂的一項雙邊定期貸款所抵銷。

利息開支下降至20,600,000美元(2020年：27,000,000美元)，主要由於年內的平均借貸下跌至614,800,000美元(2020年：815,800,000美元)。

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

於2021年12月31日：

- 本集團的已抵押借貸乃以89艘賬面淨值總額為1,476,100,000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

可換股債券負債部分 – 165,200,000美元 (2020年12月31日：162,900,000美元)

於2021年12月31日，本集團於2025年12月到期年票息為3.0%的可換股債券的本金為175,000,000美元，目前的轉換價為每股2.24港元。

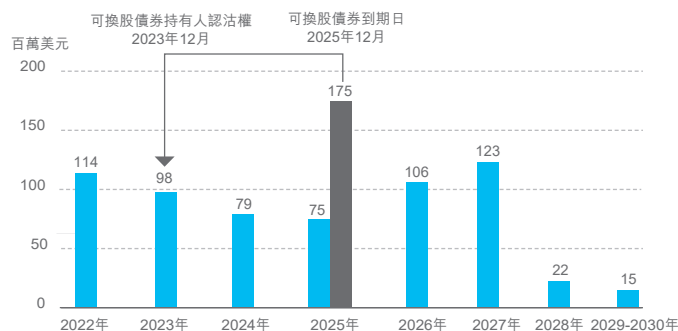
2021年主要發展

- 於2021年4月本集團新簽訂以兩艘未被抵押的貨船作抵押的6年期45,000,000美元的雙邊定期貸款並隨即已於11月償還
- 於2021年9月本集團透過解除14艘船齡較大貨船的抵押而將現有的325,000,000美元的已抵押銀團循環信貸融資的期限從2025年延長至2027年
- 本集團就已承諾借貸中淨提用45,000,000美元及淨償還323,300,000美元，年內用於借貸的淨現金流出為278,300,000美元
- 年內，本集團支付224,500,000美元資本開支，包括：
 - (a) 187,600,000美元作為於2021年交付的六艘超大靈便型乾散貨船及五艘小靈便型乾散貨船以及於2022年1月交付的一艘超大靈便型乾散貨船的代價；及
 - (b) 36,900,000美元作為入場及壓倉水處理系統的安裝開支
- 於2021年12月31日，未用作抵押的貨船共32艘

流動資金及借貸

百萬美元	2021年 12月31日	2020年 12月31日	變動
現金及存款總額 (a)	459.7	234.8	+96%
可動用而未提用的 已承諾借貸融資額	208.7	127.7	+63%
已承諾可動用流動資金總額	668.4	362.5	+84%
借貸的流動部分	(66.8)	(88.7)	
借貸的非流動部分	(521.3)	(775.2)	
借貸總額 (b)	(588.1)	(863.9)	+32%
借貸淨額 (b)-(a)	(128.4)	(629.1)	+80%
借貸淨額相對股東 權益比率	7%	59%	
借貸淨額相對自有貨船 賬面淨值比率	7%	37%	
利息收入	0.3%	1.0%	

借貸及未提用的已承諾借貸融資額的遞減明細表



我們透過集團的資產負債表取得融資，以優化本集團的現金資源供應。本集團於2021年12月31日的借貸及未提用的已承諾借貸融資額，當中包括可換股債券的負債部分，總額為796,800,000美元(2020年12月31日：991,600,000美元)，主要以美元為單位。

■ 已抵押借貸及未提用的已承諾借貸融資額(631,600,000美元)
 ■ 可換股債券(面值175,000,000美元·賬面值165,200,000美元·債券持有人認沽權行使日為2023年12月)

財務開支

百萬美元	平均利率		於2021年 12月31日 之結餘	財務開支		變動
	損益表	現金		2021年	2020年	
借貸(包括已變現的利率掉期合約)	3.3%	3.3%	422.9	20.6	27.0	+24%
可換股債券(附註)	4.7%	3.0%	165.2	7.5	7.4	-1%
	3.6%	KPI 3.2%	588.1	28.1	34.4	+18%
其他財務費用				1.5	1.8	
財務開支總計				29.6	36.2	+18%
利息覆蓋率(按稅息折舊及攤銷前溢利除以財務開支總額計算)				KPI 30.1倍	5.1倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為7,500,000美元，而實際現金開支則為5,300,000美元。

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

本集團致力於其借貸的浮動及固定利率之間取得平衡。於2021年12月31日，本集團的借貸中有81% (2020年12月31日：65%) 按固定利率計算利息。假設所有循環借貸全數提用，本集團預期於2022年及2023年12月31日均約有62%的現有借貸將按固定利率計算利息。

財務報表

集團表現分析

集團表現分析乃是損益報表經調整後的表述，跟我們內部的管理報告一致，以助讀者更能了解航運業務的關鍵特性。

百萬美元	附註	2021年	2020年	變動*	附註
營業額		2,972.4	1,470.9	+>100%	1. 按期租合約對等基準的收入總額顯著增加，主要反映年內乾散貨運租金之改善。
燃料、港口開銷及其他航程開支		(881.0)	(702.6)	-25%	
按期租合約對等基準的收入	1	2,091.4	768.3	>+100%	2. 由於我們擴充自有船隊以及船員換班費用、隔離及其他疫情相關的開支增加之情況影響整個航運業，我們的自有貨船總營運開支亦因此增加12%。
自有貨船開支					
營運開支	2	(195.2)	(174.6)	-12%	3. 我們自有貨船折舊減少6%，主要由於在2020年6月對我們的小靈便型乾散貨船船隊作出的減值。
折舊	3	(117.8)	(125.3)	+6%	4. 財務開支淨額減少13%，主要由於借貸減少所致。
財務開支淨額	4	(28.9)	(33.4)	+13%	5. 非資本化租賃貨船開支包括租賃期為12個月或以下的短期租賃開支及租賃期超過12個月的長期租賃的非租賃部分。資本化租賃貨船開支包括租賃期超過12個月的長期租賃的租賃部分之使用權資產折舊及租賃負債利息開支。非資本化租賃貨船開支因市況強勁而顯著增加。
租賃貨船開支					
非資本化租賃貨船開支	5	(934.7)	(358.8)	>-100%	6. 經調整一般及行政管理開支總額包括一般及行政管理開支總額及其他物業、機器及設備的租賃負債利息。有關金額主要因員工成本增加而上升34%。
資本化租賃貨船開支	5	(33.0)	(33.9)	+3%	7. 鑑於乾散貨市場前景顯著好轉並帶動貨船價值隨之上升，於2020年對本集團小靈便型乾散貨船核心船隊作出的非現金減值撥備已予撥回。
營運表現(未計管理開支)		781.8	42.3	>+100%	8. 撥備乃關於潛在營運開支及索償。
經調整一般及行政管理開支總額	6	(82.0)	(61.2)	-34%	9. 未變現的衍生工具開支主要乃我們的常規燃料掉期合約按市值之下調。
稅項及其他		(1.5)	(0.5)	>-100%	10. 出售虧損淨額乃關於出售較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船。
基本溢利／(虧損)		698.3	(19.4)	>+100%	
貨船減值撥回／(撥備)	7	151.7	(199.6)		
撥備	8	(4.3)	-		
未變現的衍生工具(開支)／收入	9	(0.5)	4.3		
出售貨船之虧損淨額	10	(0.4)	(1.8)		
燃料掉期合約遠期差價之平倉收益		-	8.3		
股東應佔溢利／(虧損)		844.8	(208.2)	>+100%	
稅息折舊及攤銷前溢利		889.9	184.7	>+100%	
淨溢利率		28%	(14%)	+42%	
平均股本回報率		58%	(18%)	+76%	

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

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

綜合損益表

	附註	截至12月31日止年度	
		2021年 千美元	2020年 千美元
營業額	3	2,972,514	1,470,932
服務開支		(2,233,171)	(1,434,059)
毛利		739,343	36,873
貨船減值撥回／(撥備)		151,658	(199,604)
間接一般及行政管理開支		(8,462)	(6,112)
其他收入及收益		336	1,427
其他開支		(4,815)	(2,100)
財務收入		722	2,979
財務開支		(32,434)	(39,657)
除稅前溢利／(虧損)	4	846,348	(206,194)
稅項支出	5	(1,538)	(2,034)
股東應佔溢利／(虧損)		844,810	(208,228)
股東應佔溢利／(虧損)的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	7(a)	17.90	(4.45)
每股攤薄盈利	7(b)	15.73	(4.45)

綜合全面收益表

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
股東應佔溢利／(虧損)	844,810	(208,228)
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		
－ 公平值虧損	(267)	(5,936)
－ 轉撥至損益表內	5,610	(1,738)
匯兌差額	(277)	805
股東應佔全面收益／(虧損)總額	849,876	(215,097)

綜合資產負債表

		於12月31日	
		2021年 千美元	2020年 千美元
	附註		
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備		1,906,019	1,665,242
使用權資產		55,302	65,778
商譽		25,256	25,256
衍生資產		496	4,026
應收貿易賬款及其他應收款項	8	8,499	4,947
有限制銀行存款		51	51
		1,995,623	1,765,300
流動資產			
存貨		103,590	78,095
衍生資產		14,710	15,410
應收貿易賬款及其他應收款項	8	171,839	77,898
分租應收賬款		—	1,915
持作出售資產		—	16,136
現金及存款		459,670	234,773
		749,809	424,227
資產總額		2,745,432	2,189,527
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本		47,858	47,490
保留溢利／(累計虧損)		744,553	(11,330)
其他儲備		1,038,815	1,028,349
權益總額		1,831,226	1,064,509
負債			
非流動負債			
借貸		521,363	775,149
租賃負債		29,270	50,089
衍生負債		6,540	13,564
應付貿易賬款及其他應付款項	9	17	895
		557,190	839,697
流動負債			
借貸		66,793	88,736
租賃負債		31,159	26,744
衍生負債		10,232	7,667
應付貿易賬款及其他應付款項	9	247,554	161,366
應付稅項		1,278	808
		357,016	285,321
負債總額		914,206	1,125,018

附註：

1. 一般資料及編製基準

本公司於2004年3月10日根據百慕達1981年公司法在百慕達註冊成立為獲豁免有限公司。

本公司於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)上市。

財務報表乃按照香港會計師公會頒布之所有適用之香港財務報告準則而編製。除了若干財務資產及財務負債(包括衍生工具)按公平值列賬，財務報表乃按歷史成本法編製。

2. 採納新訂之香港財務報告準則

本集團所採納之會計政策與截至2020年12月31日止年度之年度財務報表所採納的一致。

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

3. 營業額及分部資料

千美元	2021年	2020年
貨運租金	2,355,111	1,364,590
租賃貨船租金		
– 租賃部分	495,078	54,650
– 非租賃部分	122,322	51,692
其他收入	3	–
	2,972,514	1,470,932

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。

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

4. 除稅前溢利／(虧損)

除稅前溢利／(虧損)已扣除／(計入)下列各項後列示：

千美元	2021年	2020年
租賃貨船開支	934,744	358,807
所耗燃料	462,497	336,285
港口開銷及其他航程開支	440,498	352,724
僱員福利開支	200,348	160,101
貨船減值(撥回)／撥備	(151,658)	199,604
折舊		
– 自有貨船	117,800	125,314
– 其他物業、機器及設備	1,635	1,551
– 使用權資產	32,760	33,215
燃料掉期合約(收益)／虧損淨額	(21,174)	692
撥備	4,279	–
出售貨船之虧損	363	1,818
借貸利息		
– 銀行貸款	15,671	22,907
– 可換股債券	7,540	7,438
– 其他借貸	2,168	1,833
租賃負債利息		
– 貨船	2,480	2,983
– 其他物業、機器及設備	343	413

5. 稅項

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

自損益表扣除／(計入)的稅項為：

千美元	2021年	2020年
香港利得稅，按稅率16.5% (2020年：16.5%) 計算撥備	930	725
海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	612	363
就過往年度作出調整	(4)	946
稅項支出	1,538	2,034

6. 股息

	2021年			2020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	14.0	1.8	86,473	—	—	—
擬派末期基本股息(a)	42.0	5.4	259,684	—	—	—
擬派特別股息(a)	18.0	2.3	111,376	—	—	—
年內股息總額	74.0	9.5	457,533	—	—	—
年內派付股息(b)	14.0	1.8	86,473	2.1	0.3	12,894

(a) 擬派末期基本股息及特別股息須待至2022年4月19日於股東週年大會上由股東批准，故並未於財務報表呈列。

(b) 年內派付股息包括去年的末期股息(如有)及本報告年度的中期股息(如有)。

7. 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按股東應佔溢利／(虧損)除以年內已發行股份(但不包括本公司2013年股份獎勵計劃(「股份獎勵計劃」)之受託人所持的股份及未歸屬有限制股份)的加權平均數所計算。

		2021年	2020年
股東應佔溢利／(虧損)	(千美元)	844,810	(208,228)
已發行股份的加權平均數	(千股)	4,719,323	4,682,620
每股基本盈利	(美仙)	17.90	(4.45)
相等於	(港仙)	139.08	(34.51)

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按就可換股債券之利息的影響作調整後的基本盈利，除以就可換股債券及未歸屬有限制股份的攤薄影響作出調整後的年內已發行股份(不包括本公司股份獎勵計劃之受託人所持的股份)的加權平均數所計算。

		2021年	2020年
股東應佔溢利／(虧損)	(千美元)	844,810	(208,228)
可換股債券之利息的影響	(千美元)	7,540	—
經調整股東應佔溢利／(虧損)	(千美元)	852,350	(208,228)
已發行股份的加權平均數	(千股)	4,719,323	4,682,620
未歸屬有限制股份的影響	(千股)	88,188	—
可換股債券的影響	(千股)	612,195	—
已攤薄的股份加權平均數	(千股)	5,419,706	4,682,620
每股攤薄盈利	(美仙)	15.73	(4.45)
相等於	(港仙)	122.19	(34.51)

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

8. 應收貿易賬款及其他應收款項

應收貿易賬款及其他應收款項包括應收貿易賬款，其按發票日期計算的賬齡如下：

千美元	2021年	2020年
30日或以下	95,255	32,207
31-60日	6,665	3,844
61-90日	5,431	1,475
90日以上	10,714	4,462
	118,065	41,988

9. 應付貿易賬款及其他應付款項

應付貿易賬款及其他應付款項包括應付貿易賬款，其按到期日計算的賬齡如下：

千美元	2021年	2020年
30日或以下	66,034	50,743
31-60日	732	316
61-90日	93	346
90日以上	3,654	4,927
	70,513	56,332

購買、出售或贖回證券

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

董事進行的證券交易

董事會已採納上市規則附錄十所載的上市發行人董事進行證券交易的標準守則(「標準守則」)。

董事會在作出具體查詢後確認，除一名董事於收到本公司書面批准前在非禁止交易期間買賣本公司證券外，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。董事會已正式提醒該董事，標準守則訂明，必須於任何證券交易可進行前取得事先書面批准。

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。

遵守企業管治守則

本集團全年均有全面遵守上市規則附錄十四所載之企業管治守則內的所有守則條文。

審核委員會及核數師審閱

本公司的審核委員會已審閱此份本公司截至2021年12月31日止年度的全年業績公布及年報。

本集團的核數師，羅兵咸永道會計師事務所已就本集團的業績公布內有關本集團截至2021年12月31日止年度的綜合資產負債表、綜合損益表、綜合全面收益表及相關附註所列數字與本集團該年度的草擬綜合財務報表所列表載數額核對一致。羅兵咸永道會計師事務所就此執行的工作不構成根據香港會計師公會頒布的香港審計準則(Hong Kong Standards on Auditing)、香港審閱聘用準則(Hong Kong Standards on Review Engagements)或香港核證聘用準則(Hong Kong Standards on Assurance Engagements)而進行的核證聘用，因此羅兵咸永道會計師事務所並未對此業績公布發出任何核證。

年報及在聯交所網站的資料披露

此份全年業績公布載有上市規則附錄十六第45(1)至45(9)段規定的所有資料，並已於聯交所網站www.hkexnews.hk及本公司網站www.pacificbasin.com登載。

本公司的2021年報將在不遲於2022年3月11日或前後寄發予選擇收取印刷本之股東當日，在本公司網站www.pacificbasin.com登載。

董事

於本公布日期，本公司之董事為：

執行董事：

唐寶麟、Martin Fruergaard及Peter Schulz

獨立非執行董事：

Patrick Blackwell Paul、Robert Charles Nicholson、Alasdair George Morrison、Irene Waage Basili、Stanley Hutter Ryan、Kirsi Kyllikki Tikka及莊偉林

非執行董事：

張日奇

註：本業績公布之中英文版如有歧義，概以英文版為準。