

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2022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2022年12月31日止年度的業績如下:

業務摘要

我們歷來最佳財務業績

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

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

已為未來作好準備

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

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

表現出色

- 我們的核心業務錄得的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均淨收入分別為23,430美元及28,120美元，合共產生747,000,000美元的貢獻(未計管理開支)
- 我們的營運活動於19,830日的營運日數中錄得強勁的日均利潤2,840美元(淨值)，產生56,000,000美元的貢獻(未計管理開支)

- 我們的貨船開支維持於具競爭力的水平，但貨船營運開支增加，主要由於船員回國開支及其他疫情相關的船員開支增加。該等開支的升幅溫和，且自中國放棄清零政策後已開始倒跌

- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均損益平衡水平分別為10,260美元及10,950美元




為未來更新船隊

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

百萬美元	截至12月31日止年度	
	2022年	2021年
營業額	3,281.6	2,972.5
稅息折舊及攤銷前溢利#	935.1	889.9
基本溢利	714.7	698.3
股東應佔溢利	701.9	844.8
每股基本盈利(港仙)	109.1	139.1
每股全年股息， 包括26.0港仙的特別股息(港仙)	78.0	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) 自有	平均船齡 自有
	自有 ¹	長期租賃	短期租賃 ²			
 小靈便型	72	9	29	110	2.5	13
 超靈便型/ 超大靈便型 ³	43	9	80	132	2.5	11
 好望角型	1	-	-	1	0.1	12
總計	116	18	109	243	5.1	12

於2023年1月31日

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

* 僅供識別

主席報告

在波動的市場中再次取得優秀業績

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

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

2022年股息

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

投資船隊以推動業務可持續發展

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

世界級行業聲譽

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

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

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

可持續發展及減碳

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

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

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

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

安全及福祉

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

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

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

成熟有效的董事會、強健的管治及實力雄厚的領導團隊

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

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

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

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

本人謹此祝願Ryan先生在新崗位上一切順利，繼續發揚本公司的優秀傳統。

董事會成員退任

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

已為未來作好準備

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

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

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

唐寶麟
主席

香港，2023年2月23日

行政總裁報告

全年盈利再創新高

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

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

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

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

卓越的盈利及具競爭力的成本基礎

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

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

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

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

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

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

儘管面對短線不利因素，乾散貨運市場仍然強健

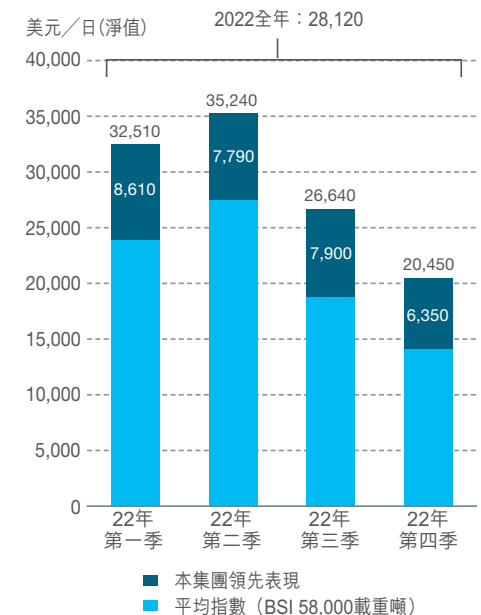
2022年上半年乾散貨運市場繼續受惠小宗散貨需求熾熱、港口擠塞及有限新供應的帶動，貨運租金表現強勁。然而，下半年貨運租金因通脹和利率上升導致全球增長放緩而受壓，另外中國經濟亦因建築活動減少及清零政策持續而進一步減慢。上半年小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均指數租金分別為22,000美元及25,630美元，而下半年小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均指數租金分別為14,500美元及16,490美元。

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

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

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

本集團超靈便型乾散貨船租金



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

受惠於船隊增長放緩

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

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

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

船隊增長策略

我們仍然致力推行擴充自有船隊的長期策略—此乃以購置優質及現代化的二手貨船壯大超靈便型乾散貨船自有船隊，以及出售船齡較高及效率較低的小靈便型乾散貨船，以換入船齡較輕及較大型的小靈便型乾散貨船。於2022年，資產價格貼近歷史高位，使我們能夠出售一些較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船，從而兌現潛藏價值，並進一步優化我們的船隊，以符合不斷收緊的環境法規。年內，我們出售並交付七艘小靈便型乾散貨船，同時亦出售一艘超大靈便型乾散貨船。我們已購入預期於2023年2月內交付的一艘超大靈便型乾散貨船和一艘超靈便型乾散貨船，以及一艘預期於2023年3月交付的超大靈便型乾散貨船。我們將繼續尋找機會，因應市場情況出售這些較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船。

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

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

已為國際海事組織降低碳排放密度之法規做足準備

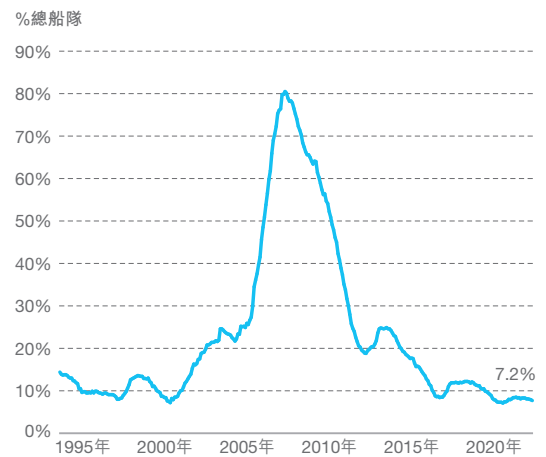
多年來，我們一直採用提高碳效能的措施及操作，令我們的貨船能夠完善遵守2023年起生效的國際海事組織全球法規，有關法規旨在推動企業推行不同的技術及營運措施，以提高貨船的碳效能。歐盟將從2024年起將航運業納入歐盟排放交易體系(EU ETS)，我們預計這將推動國際海事組織制定一套更進取的全球減碳措施。

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

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

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

整體乾散貨船訂單量發展



減碳

除減少我們現有貨船的碳排放密度的舉措外，我們亦正與多方合作及進行準備工作，務求過渡至即將可作商業用途的全新零售排放貨船及燃料，以實現全面脫碳的長遠目標。

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

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

安全及福祉

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

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

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

數碼化

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

人才及組織

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

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

即使面對短期不利因素但前景向好

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

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

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

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

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

主席退任

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

首席財務總監辭任

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

本公司將在全球物色Schulz先生的繼任人，並將於確定合適人選後作出公布。

已為未來作好準備

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

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

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

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

Martin Fruergaard
行政總裁

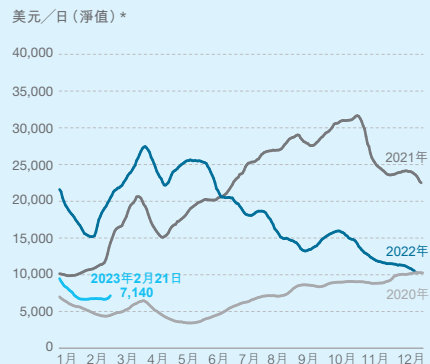
香港，2023年2月23日

乾散貨運隨著經濟增長放緩而漸趨正常

18,220美元 (淨值) ↓ 16% 按年

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

2020年至2023年小靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現



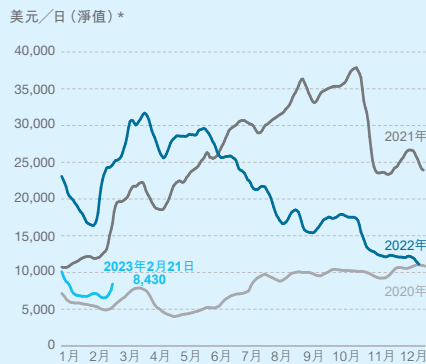
* 扣除5%佣金

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)

21,040美元 (淨值) ↓ 17% 按年

BSI 58,000載重噸
2022年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2020年至2023年超靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現



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

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

貨船價值持續高企

28.5百萬美元 ↓ 7%

二手超大靈便型乾散貨船按年變化

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

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

資料來源：Clarksons Research於2023年1月數據

需求：小宗乾散貨裝載量繼續領先

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

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

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

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

2022年全球貨物裝載量*

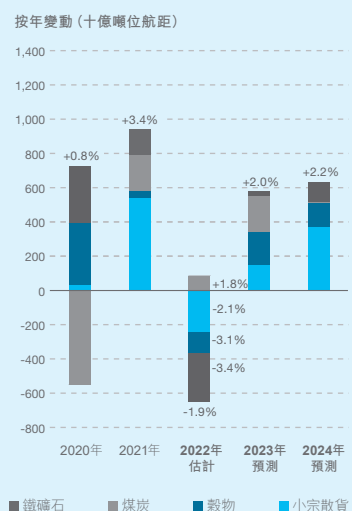
選定小宗散貨*	↑	+6%
穀物	↓	-3%
鐵礦石	↓	-1%
煤炭	↑	+2%

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

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

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

整體乾散貨運噸位航距需求年度變動



資料來源：Clarksons Research，於2022年12月數據

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

供應：船隊增長速度因貨船低訂單量及即將生效的環境法規而放緩

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

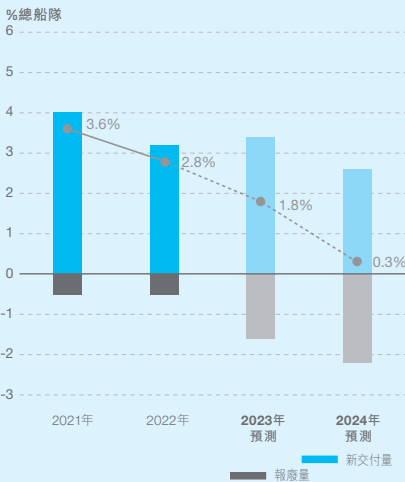
我們專注營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船的全球船隊淨增長僅為3.0%，可見長期供應的基本面正在改善。

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

整體乾散貨船供應發展情況

↑ 2.8%

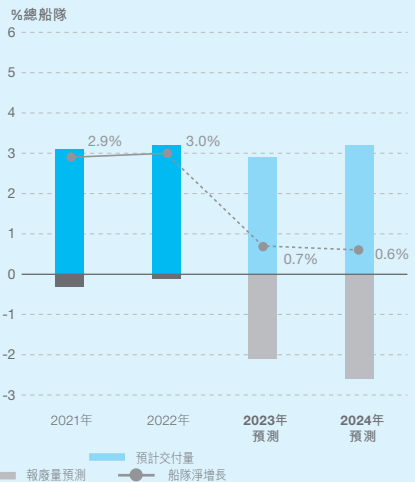
2022年整體乾散貨船運力



小靈便型及超靈便型乾散貨船供應發展情況

↑ 3.0%

2022年全球小靈便型及超靈便型乾散貨船運力



資料來源：Clarksons Research，於2022年12月數據

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

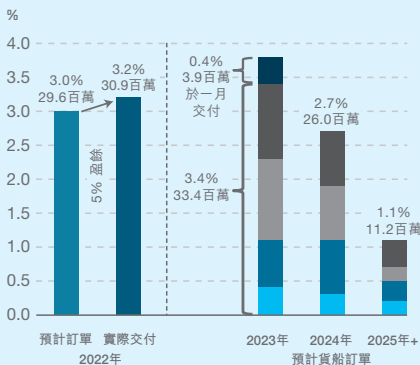
訂單：乾散貨運繼續受惠於創紀錄的低訂單量

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

新建造貨船訂單預計將繼續受到抑制，原因是：

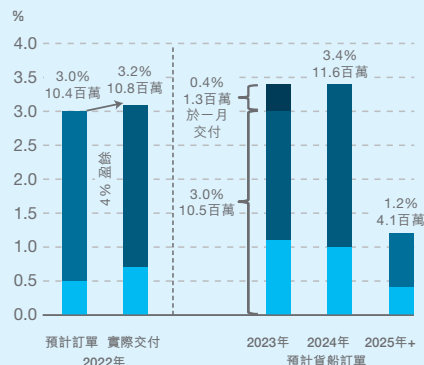
- 未來有關燃料及技術能否符合減碳法規存在不確定性
- 新建造貨船的造價高，而價格較低的二手貨船可迅速交付，因此是更具吸引力的投資，其剩餘價值風險亦較低
- 於2025年之前船廠對新建造貨船的承造能力有限，其中中國船廠的承造能力仍然大部分保持擱置
- 資本成本增加進一步限制了對高造價貨船的需求意欲及大型訂單

整體乾散貨船訂單



資料來源：Clarksons Research，於2023年2月數據

小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單



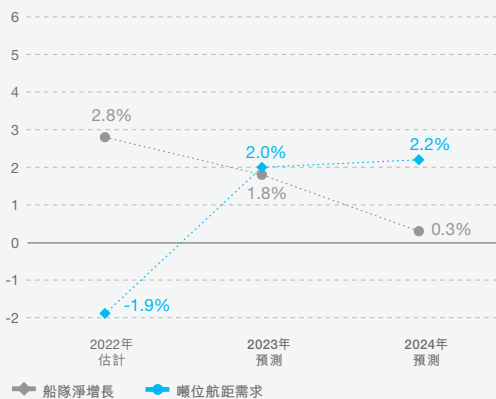
船型	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2022年報廢量佔於2023年1月1日之現有船隊百分比
小靈便型 (10,000–40,000載重噸)	7.5%	13	14%	0.2%
超靈便型及超大型靈便型 (40,000–70,000載重噸)	7.7%	11	10%	0.2%
巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000–100,000載重噸)	8.7%	11	13%	0.3%
好望角型 (100,000以上載重噸)	6.0%	10	2%	0.9%
乾散貨船總量	7.2%	12	8%	0.5%

資料來源：Clarksons Research，於2023年2月數據

市場平衡：預計將回復至良好的供求平衡

整體乾散貨船供求

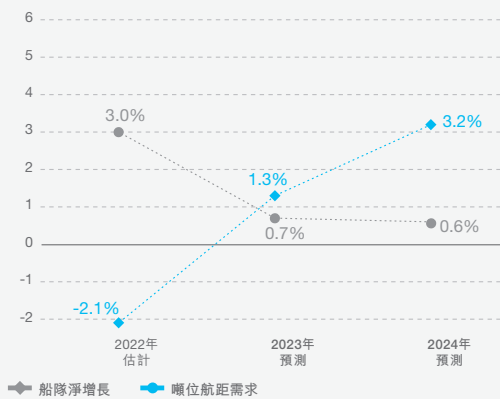
%按年變動



資料來源：Clarksons Research，於2022年12月數據

小宗散貨需求與小靈便型及超靈便型乾散貨船供應

%按年變動



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

中期內可能影響市場的因素

機會

- 中國於疫情後受經濟刺激措施帶動的復甦，以及全球經濟需求復甦，均帶動對乾散貨商品的需求增加
- 貨船航速因遵守排放法規及燃料開支上漲而減慢
- 減碳法規及圍繞未來貨船設計及替代燃料的不確定性，均限制了新建造貨船的訂單及交付量，造成供應緊張
- 面對複雜的環境法規及昂貴的貨船維修及升級開支，更多船齡較高及設計不甚理想的貨船報廢

威脅

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

我們的表現

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

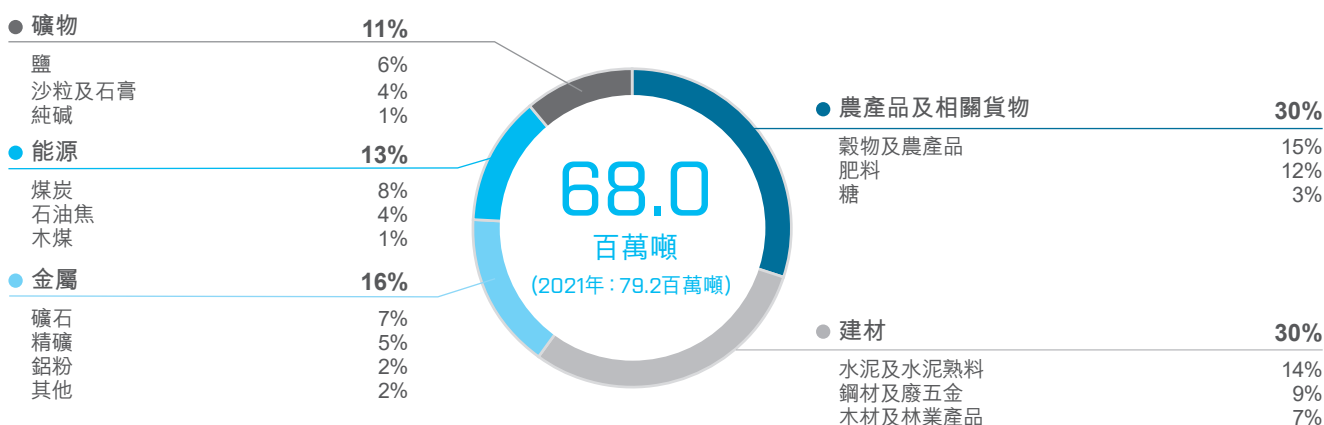
營運表現

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

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

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

2022年本集團乾散貨運量



我們的商業活動

核心業務

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



營運活動

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

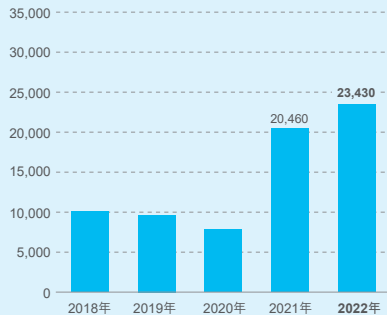


核心業務

小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

美元/日 (淨值)



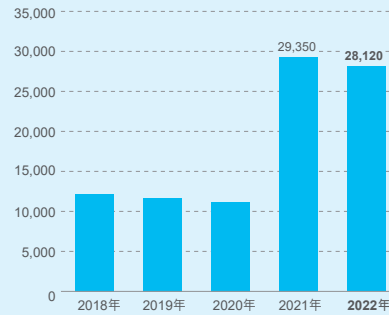
附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

- 我們的核心業務錄得：
 - 小靈便型乾散貨船的30,310收租日之日均租金收入為23,430美元
 - 超靈便型乾散貨船的17,340收租日之日均租金收入為28,120美元

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

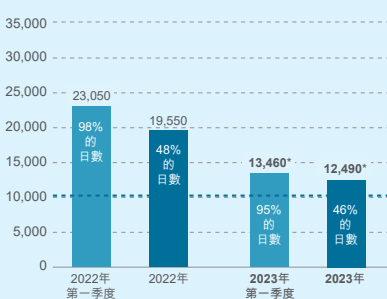
- 由於全球經濟需求受通脹及利率上升影響而放緩，導致乾散貨商品需求下降，我們按期租合約對等基準的日均收入從2022年5月高峰回落
- 年內，我們的日均表現較小靈便型 (BHSI 38,000載重噸 (經調整)) 及超

靈便型 (BSI 58,000載重噸) 乾散貨船的平均指數分別高出5,210美元及7,080美元。後者包括年內我們的核心超靈便型乾散貨船硫淨化器日均得益的2,510美元

小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

美元/日 (淨值)



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

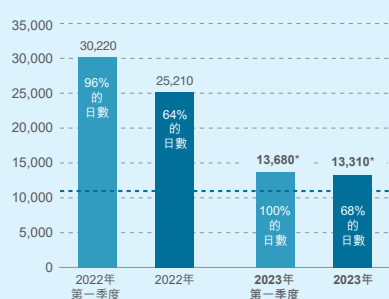
* 此是於2月下旬的數據，因航程仍在進行，僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的收入的指標，我們已訂約的小靈便型乾散貨船的遠期貨運合約涵蓋2023年餘下日數的部分主要為逆航貨運。與租金更高的順航貨運結合，整體按期租合約對等基準的收入通常會更可觀

- 我們於2022年後半段積極就2023年第一季度訂立遠期合約，此舉令我們在面對2022年底市場活動放緩、及農曆新年前後一如以往的季節性淡靜期下能夠處於有利位置
- 2023年第一季度的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就95%及100%

超靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

美元/日 (淨值)



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

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

- 的日數按日均租金13,460美元及13,680美元(淨值) 訂約
- 2023年全年目前已訂約的31,320日小靈便型乾散貨船日數及24,480日超靈便型乾散貨船日數中，分別已就46%及68%的日數按日均租金12,490美元及13,310美元(淨值) 訂約(已訂約日數不包括營運活動)

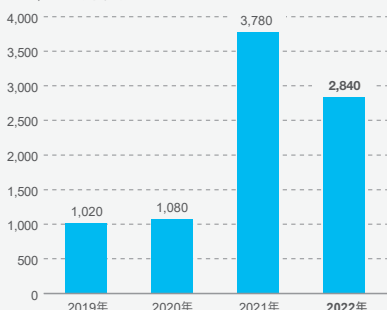
- 2022年小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均損益平衡水平分別為10,260美元及10,950美元；我們的成本開支維持控制得宜及具競爭力

營運活動

利潤 KPI

每日 2,840 美元 (淨值)

美元/日 (淨值)



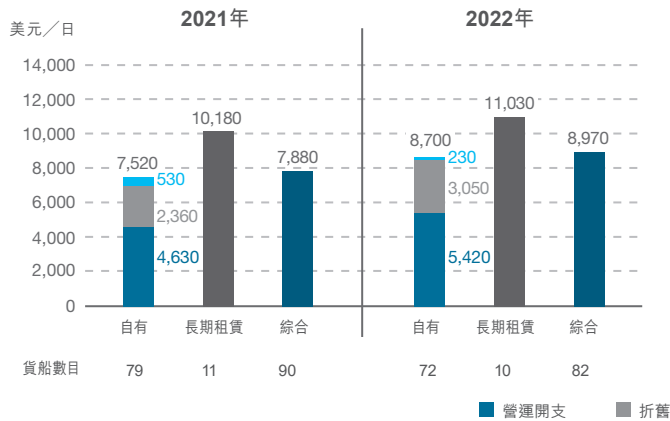
- 我們以短期租賃貨船專門運載現貨的營運活動日數於2022年為19,830日，錄得日均淨利潤為2,840美元
- 我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對 (當我們的核心貨船未能提供服務時)，以補足我們的核心業務，因此，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻

核心業務貨船開支

日均貨船開支

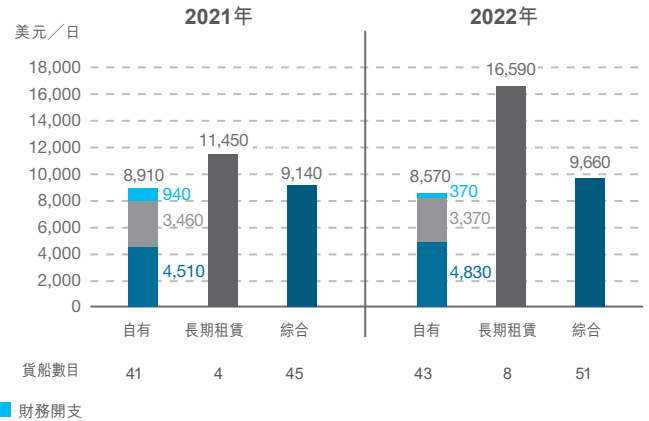
小靈便型

綜合 **8,970美元**



超靈便型

綜合 **9,660美元**



自有貨船開支

■ 營運開支

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

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

■ 折舊

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

■ 財務開支

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

長期租賃貨船開支

長期租賃貨船開支主要包括使用權資產折舊、租賃負債的利息開支及12個月以上租賃的技術管理服務開支。我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的長期租賃貨船日均開支分別增加8%至11,030美元及45%至16,590美元，主要由於在強勁市況中新租賃貨船的租賃開支較高所致。

綜合開支

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

一般及行政管理開支

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

貨船日數

下表顯示我們於2022年及2021年的貨船日數分析：

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

¹ 短期租賃貨船用作支援我們的核心業務

未來長期租賃貨船開支

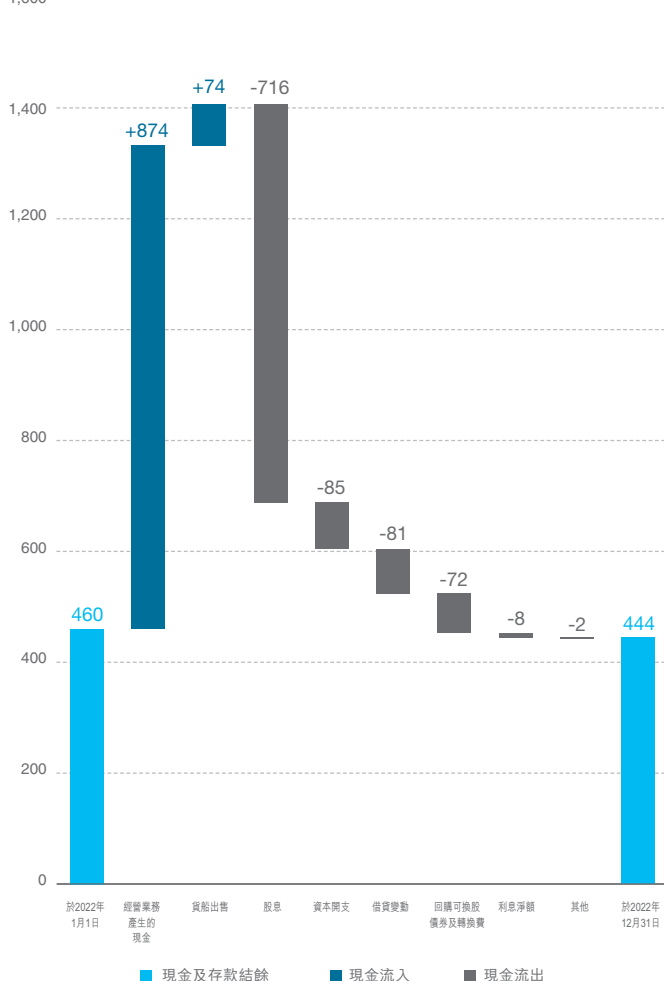
下表顯示我們的長期租賃小靈便型及超靈便型乾散貨船在其剩餘租期內按年度分列的平均日均租賃開支：

年度	貨船日數	小靈便型	貨船日數	超靈便型
		平均開支(美元)		平均開支(美元)
2023年	3,400	12,000	2,720	18,620
2024年	3,180	12,290	700	21,140
2025年	2,560	12,930	-	-
2026年	1,830	13,030	-	-
2027年+	3,710	12,430	-	-
總計	14,680		3,420	

現金及借貸

現金流

百萬美元
1,600



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

借貸及未提用的已承諾借貸融資額

借貸及未提用的已承諾借貸融資額 – 517,000,000美元 (2021年12月31日：631,600,000美元)

已抵押借貸整體上有所減少，主要由於還款及貸款按期攤銷。

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

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

於2022年12月31日：

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

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

於2022年12月31日，繼於2022年5月完成轉換要約，及後於2022年7月完成債券持有人轉換及於11月及12月完成於公開市場上購回可換股債券後，於2025年到期的年票息3%有擔保可換股債券的餘下未贖回本金為34,100,000美元，而當前轉換價為每股1.63港元。

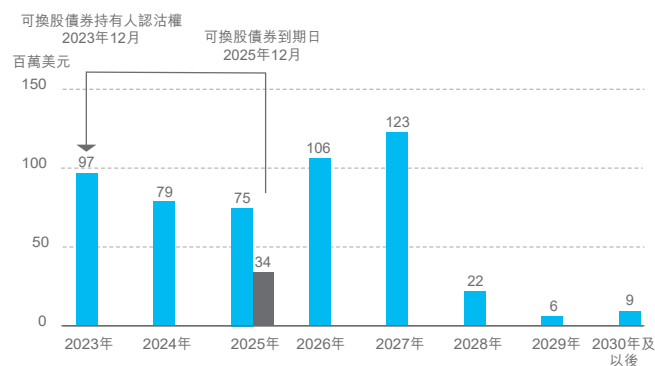
2022年主要發展

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

流動資金及借貸

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

借貸及未提用的已承諾借貸融資額的遞減明細表



本集團透過槓桿化資產負債表而取得融資，從而優化本集團的現金資源供應。本集團於2022年12月31日的借貸及未提用的已承諾借貸融資額，當中包括可換股債券的負債部分，總額為549,700,000美元（2021年12月31日：796,800,000美元），主要以美元為單位。

■ 已抵押借貸及未提用的已承諾借貸融資額(517,000,000美元)
 ■ 可換股債券(面值34,100,000美元, 賬面值32,700,000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2022年 12月31日 之結餘	財務開支		變動
	損益表	現金		2022年	2021年	
借貸(包括已變現的利率掉期合約)	4.0%	4.0%	345.9	16.0	20.6	+22%
可換股債券(附註)	4.7%	3.0%	32.7	4.5	7.5	+40%
	4.1%	KPI 3.8%	378.6	20.5	28.1	+27%
其他財務費用				0.1	1.5	
財務開支總計				20.6	29.6	+30%
利息覆蓋率(按稅息折舊及攤銷前溢利 除以財務開支總額計算)				KPI 45.3倍	30.1倍	

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

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

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

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	2022年	2021年	變動*	附註
營業額		3,281.6	2,972.4	+10%	1. 按期租合約對等基準的收入總額增加，主要反映上半年強勁之乾散貨運租金。
燃料、港口開銷及其他航程開支		(1,064.9)	(881.0)	-21%	
按期租合約對等基準的收入	1	2,216.7	2,091.4	+6%	2. 由於船員回國開支及其他疫情相關船員開支高企，我們的自有貨船總營運開支因此增加14%。
自有貨船開支					
營運開支	2	(223.5)	(195.2)	-14%	3. 我們自有貨船折舊增加19%，主要由於在2021年12月撥回對我們的小靈便型乾散貨船船隊作出的減值撥備。
折舊	3	(140.6)	(117.8)	-19%	4. 財務開支淨額減少58%，主要由於借貸減少所致。
財務開支淨額	4	(12.0)	(28.9)	+58%	
租賃貨船開支					
非資本化租賃貨船開支	5	(978.6)	(934.7)	-5%	5. 非資本化租賃貨船開支包括租賃期為12個月或以下的短期租賃開支及租賃期超過12個月的長期租賃的非租賃部分。資本化租賃貨船開支包括租賃期超過12個月的長期租賃的租賃部分之使用權資產折舊及租賃負債利息開支。整體租賃貨船開支跟隨強勁市況而增加。
資本化租賃貨船開支	5	(57.4)	(33.0)	-74%	
營運表現(未計管理開支)		804.6	781.8	+3%	
經調整一般及行政管理開支總額	6	(89.9)	(82.0)	-10%	6. 經調整一般及行政管理開支總額包括一般及行政管理開支總額及其他物業、機器及設備的租賃負債利息。有關金額主要因員工開支及差旅費開支增加而上升10%。
稅項及其他		-	(1.5)	+100%	7. 出售收益淨額乃關於出售較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船。
基本溢利		714.7	698.3	+2%	8. 激勵及費用乃關於在2022年5月向可換股債券持有人作出的轉換要約。
出售貨船之收益/(虧損)淨額	7	14.5	(0.4)		9. 撥備乃關於潛在營運開支及索償。
轉換可換股債券之激勵及費用	8	(15.8)	-		10. 未變現的衍生工具開支主要乃我們的常規燃料掉期合約按市值之下調。
撥備	9	(7.2)	(4.3)		
未變現的衍生工具開支	10	(4.3)	(0.5)		
貨船減值撥回		-	151.7		
股東應佔溢利		701.9	844.8	-17%	
稅息折舊及攤銷前溢利		935.1	889.9	+5%	
淨溢利率		21%	28%	-7%	
平均股本回報率		38%	58%	-20%	

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

稅息折舊及攤銷前溢利乃按毛利減間接一般及行政管理開支計算，不包括折舊及攤銷、匯兌差額、以股權支付的補償及未變現衍生工具收支。

綜合損益表

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

綜合全面收益表

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

綜合資產負債表

		於12月31日	
	附註	2022年 千美元	2021年 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備		1,772,168	1,906,019
使用權資產		89,867	55,302
商譽		25,256	25,256
衍生資產		6,120	496
應收貿易賬款及其他應收款項	8	5,276	8,499
有限制銀行存款		52	51
		1,898,739	1,995,623
流動資產			
存貨		124,461	103,590
衍生資產		4,421	14,710
應收貿易賬款及其他應收款項	8	157,355	171,839
持作出售資產		19,884	—
現金及存款		443,825	459,670
		749,946	749,809
資產總額		2,648,685	2,745,432
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本		52,464	47,858
保留溢利		705,625	744,553
其他儲備		1,149,266	1,038,815
權益總額		1,907,355	1,831,226
負債			
非流動負債			
借貸		280,803	521,363
租賃負債		33,389	29,270
衍生負債		292	6,540
應付貿易賬款及其他應付款項	9	—	17
		314,484	557,190
流動負債			
借貸		97,805	66,793
租賃負債		59,902	31,159
衍生負債		7,268	10,232
應付貿易賬款及其他應付款項	9	261,870	247,554
應付稅項		1	1,278
		426,846	357,016
負債總額		741,330	914,206

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. 採納新訂或經修訂之香港財務報告準則

本集團所採納之會計政策與截至2021年12月31日止年度之年度財務報表所採納的一致，惟於本會計期間生效的新訂或經修訂準則及修訂除外。該等新訂或經修訂準則及修訂對本集團的會計政策並無任何重大影響，毋須作出任何調整。

3. 營業額及分部資料

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

本集團的營業額主要由提供國際乾散貨運服務產生，因此未按業務分部呈列資料。

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

4. 除稅前溢利

除稅前溢利已扣除／(計入)下列各項後列示：

千美元	2022年	2021年
租賃貨船開支	978,630	934,744
所耗燃料	644,301	462,497
港口開銷及其他航程開支	448,512	440,498
僱員福利開支	225,444	200,348
折舊		
– 自有貨船	140,616	117,800
– 其他物業、機器及設備	1,464	1,635
– 使用權資產	56,475	32,760
燃料掉期合約收益淨額	(21,694)	(21,174)
出售貨船之(收益)／虧損淨額	(15,968)	363
轉換可換股債券之激勵及費用	15,824	–
撥備	7,187	4,279
貨船減值撥備／(撥回)	1,513	(151,658)
借貸利息		
– 銀行貸款	13,972	15,671
– 可換股債券	4,497	7,540
– 其他借貸	1,673	2,168
租賃負債利息		
– 貨船	3,135	2,480
– 其他物業、機器及設備	332	343

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，毋須或免除繳納所得稅。非船運業務收入須按經營業務所在國家的適用稅率納稅。

自損益表扣除／(計入)的稅項為：

千美元	2022年	2021年
香港利得稅，按稅率16.5%(2021年：16.5%)計算撥備	971	930
海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	546	612
就過往年度作出調整	(876)	(4)
稅項支出	641	1,538

6. 股息

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

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

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

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。

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

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按就可換股債券的影響作調整後的基本盈利，除以就可換股債券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。

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

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

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

購買、出售或贖回證券

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

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

董事進行的證券交易

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

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

高級管理層及僱員進行的證券交易

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

董事會在作出具體查詢後確認，所有曾獲通知及提供買賣規則的高級經理及職員，於年內已全面遵守買賣規則所載列的規定標準。

遵守企業管治守則

本集團於年內已全面遵守上市規則附錄十四第二部分所載之企業管治守則內的所有守則條文。

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2022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此份初步公布內有關本集團截至2022年12月31日止年度的綜合資產負債表、綜合損益表、綜合全面收益表及相關附註所列數字與本集團該年度的草擬綜合財務報表所列載數額核對一致。羅兵咸永道會計師事務所就此執行的工作不構成根據香港會計師公會頒布的香港審計準則(Hong Kong Standards on Auditing)、香港審閱聘用準則(Hong Kong Standards on Review Engagements)或香港核證聘用準則(Hong Kong Standards on Assurance Engagements)而進行的核證聘用，因此羅兵咸永道會計師事務所並未對此份初步公布發出任何核證。

股息

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

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

暫停辦理股份過戶登記

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

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2022年年報將在不遲於2023年3月14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：

Robert Charles Nicholson、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。