

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布的内容概不負責，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布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。

# 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2016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2016年12月31日止年度的業績如下：

### 業務摘要

#### 集團

- 歷史性低迷的乾散貨運市場狀況嚴重打擊我們於2016年達到理想業績的能力
- 我們錄得86,500,000美元淨虧損及由經營業務產生的49,500,000美元正面的現金流
- 我們的小靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入較市場指數高出34%
- 我們於供股集中籌得新資金143,000,000美元淨額
- 我們因出售拖船及其他非核心資產而產生所得現金22,000,000美元，而我們退出拖船分部已大致完成
- 我們年末持有的現金為269,000,000美元，淨負債比率為34%
- 我們尚未提用的158,000,000美元之已承諾貸款融資，較已訂購新建造乾散貨船餘下119,000,000美元的資本承擔為多

百萬美元	截至12月31日止年度	
	2016年	2015年
營業額	1,087.4	1,260.3
基本虧損	(87.7)	(27.8)
經營業務產生的現金流	49.5	98.6
稅息折舊及攤銷前溢利 #	22.8	93.2
股東應佔虧損	(86.5)	(18.5)
每股基本盈利(港仙)*	(20.4)	(5.4)
擬派每股末期及全年股息(港仙)*	-	-

# 稅息折舊及攤銷前溢利乃按毛利減一般行政及管理開支，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、已動用之有價契約撥備及扣除租賃開支扣減之調整。

\* 去年的比較數字已就2016年6月供股作出調整。

#### 船隊

- 我們領先市場的小靈便型及超靈便型貨船業務營運更多自有貨船，更能加強對貨船的管理及提升服務質素
- 我們的船隊由220艘乾散貨船組成，其中包括96艘自有貨船，而另外3艘新建造的自有貨船將於2017年中加入我們的船隊
- 我們仍然繼續營運大量短期租賃貨船，致令我們於整個市場週期中獲取利潤
- 於2017年的小靈便型乾散貨船收租日中，44%已按日均租金8,200美元(淨值)獲訂約，而71%的超靈便型乾散貨船收租日中亦已按日均租金8,680美元(淨值)獲訂約
- 我們通過規模效益及謹慎的成本控制，進一步減低自有小靈便型乾散貨船的營運開支至每日為3,970美元

#### 本集團船隊—226艘

	營運貨船		已預訂之 新建造貨船		總計
	自有	租賃	自有	租賃	
小靈便型	75	56	2	3	136
超靈便型	20	67	1	-	88
超巴拿馬型	1	1	-	-	2
總計	96	124	3	3	226

### 展望及定位

- 乾散貨運市場租金於第四季有所改善—市場指數由2017年初出現一般淡季下跌，但表現較一年前同期優勝，而業內對未來的發展漸趨樂觀
- 然而，市場貨船供應過剩的情況仍將持續，而貨運租金仍無法令許多船東取得收支平衡
- 我們預期市場於2017年仍未明朗，並在有效率及安全經營業務的同時，精明地組合貨船及貨物以增加利潤
- 我們採取主動的措施保持良好的競爭力、產生更多的現金、擴大自有船隊規模及成為更精簡的乾散貨運公司，從而令我們能更有能力地面對來自市場的長期挑戰，並於市場復甦時從中受惠

# 主席報告

## 在艱難時期維持穩健及服務質素

### 乾散貨運行業更見困頓的一年

2016年對乾散貨運行業而言是極度險峻的一年。於第一季出現45年以來最大的跌幅，令市場平均租金較2015年進一步下挫，惟市況於餘下的季度有所改善，行業氣氛亦初見復甦。

就貨船租金收入而言，太平洋航運表現再度優勝於市場，我們亦錄得經營業務產生的正現金流。惟鑑於市場疲弱，我們的損益表出現重大淨虧損。雖然如此，我們依然於年內取得多項成就，這有助我們擺脫重重挑戰，為把握未來機遇及市況逆轉時作好準備。

### 可持續業務的有效平台

我們繼續接收最後一批新建造貨船。該等貨船均具備卓越性能，組成我們目前可算是最優秀的船隊。憑藉12個鄰近全球客戶的辦事處，我們的團隊發展以現貨及長期貨運合約互相補足的業務運作，實現高僱用率及表現較市場指數優勝的按期租合約對等基準的收入。

我們亦已落實多項措施，包括出售大部分餘下的拖船資產、完成供股、向貨船租賃供應商發行太平洋航運股份以換取削減租賃開支、落實搬遷至更具成本效益的香港總部及於巴西開設地區辦事處。所有上述措施均於行政總裁報告中詳述。

我們的努力有助維持穩健的資產負債表。於2016年12月31日的現金及存款總額為269,000,000美元，淨負債比率為34%，同時我們亦繼續減低一般行政及管理開支、提升效率及加強推動本公司於目前市場不景氣的情況下取得佳績的平台。

我們於2016年再度奪得多個獎項，足證我們以客為先及服務質素、技術管理、企業管治及投資者關係方面的卓越成就，特別是我們獲Lloyd's List Global Awards頒發的安全獎項，反映我們對海上安全的承擔領先全球，深受各界認同。

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，並不斷尋求提升質素、增加效率的方法。在任何市況下都堅守我們的企業價值——如勤奮忠誠及團隊精神、以客為先及提供解決方案為本、回應迅速及可靠性、安全及關顧，以及具誠信和責任感——這都是維持集團業務的長遠可持續性的關鍵。

### 股息

鑒於去年疲弱的乾散貨運市場，董事會建議不派發2016年股息。

### 董事會變動

於2016年7月5日Stanley Ryan先生加盟董事會並擔任獨立非執行董事，為董事會帶來與商品相關商業、策略及營運的寶貴經驗。

我們的首席財務總監Andrew Broomhead先生將於2017年底前離任，並舉家遷回英國，我們已開始物色及招聘其合適繼任人。我們的首席技術總監Chanyaka Kocherla先生將於4月底退任，而我們的技術及貨船管理部門將由貨船部董事Jay K Pillai先生領導。我們由衷感謝Broomhead先生及Kocherla先生歷年來對本公司作出的寶貴貢獻。

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伙伴及作出投資的信心。本人謹此向我們的董事會致謝，感謝他們在充滿挑戰的貨運及經濟環境中，對本公司監察各方面事務作出的寶貴貢獻。

唐寶麟  
主席

香港，2017年2月28日

# 行政總裁報告

## 表現優勝於有記錄以來最疲弱的乾散貨運市場

### 財務業績

乾散貨運市場於2016年處於歷史性低位，嚴重打擊我們達到理想業績的能力。不過，有效的開支削減措施及高貨船載貨率，有助提高我們的日均租金及利潤。

於2016年，我們錄得淨虧損86,500,000美元（2015年：淨虧損18,500,000美元）及由經營業務產生的49,500,000美元正面的現金流（2015年：98,600,000美元）。每股基本盈利為負20.4港仙。

### 表現概況

乾散貨運市場指數於年初表現疲弱，於2月中波羅的海乾散貨指數下滑至自1985年設立以來的最低位，市況慘淡的程度一如1970年代初。超靈便型乾散貨船分部所受影響尤其嚴重，市場租金一度低於小靈便型乾散貨船分部。

貨船租金於年初受一般季節性需求放緩、乾散貨運噸位供應持續過剩及煤炭貨運減少所拖累。受惠於第二季南美及下半年美國穀物出口量上升及北美水泥進口等的業務量增長，貨運租金於第二季至年底時間有所回升。中國工業活動於年初顯著下降，但於3月起回升，帶動年內餘下時間的鐵礦石及煤炭貿易，以及小宗散貨如木材、水泥及銅精礦進口量復甦。惟貨船租金仍然處於歷史性低位，船東普遍面對重重挑戰。

面對艱難經營環境，我們錄得小靈便型及超靈便型乾散貨船的按期租合約對等基準的日均收入為6,630美元及6,740美元（淨值），分別較波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船現貨市場指數高出34%及14%。

鑑於現貨市場租金處於低位，我們已利用更多短期租入貨船以補充自有船隊，而不是以成本更高的長期租賃方式來增加貨船數目。憑藉我們的業務模式及取得貨運合約的能力，我們不論在市況高低從短期貨船產生的溢利足以抵銷長期租入貨船產生的虧損。

我們擁有經驗豐富的團隊、環球辦事處網絡、強大的貨運支援及龐大的優質可互換貨船，從而優化船隊及貨運組合，實現最大的僱用率，以上均為我們的按期租合約對等基準的日均收入溢價及經營利潤提供推動力。

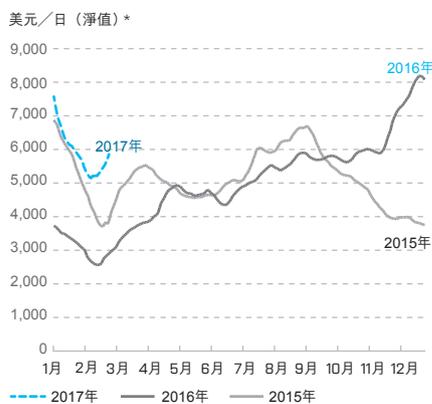
### 積極措施

行業環境持續疲弱促使我們採取措施鞏固地位及競爭力。我們近年撤離非核心業務，從而產生現金及更精簡架構，並集中全力發展我們領先全球的小靈便型及超靈便型乾散貨運業務。作為重新聚焦於乾散貨運業務的一環，我們於過去五年已將自有船隊擴大約三倍，並對現有船隊的質素及組合深感滿意。

於2016年，我們因出售拖船及其他非核心資產產生22,000,000美元所得款項，而於2017年至今，我們已進一步出售兩艘拖船。餘下的拖船資產賬面淨值約為3,000,000美元，我們將繼續尋找出售機會。退出拖船分部已大致完成。

我們利用市場不景的機會購買了一艘船齡7年的超靈便型乾散貨船及出售一艘船齡12年較舊及細小的超靈便型乾散貨船，從而以具吸引力的價格換取設計更精良及壽命更長的貨船。我們將繼續物色購買優質貨船的機會，並評估船隊革新良機。

2015至2017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，於2017年2月23日的數據

我們的總部將於2017年5月由香港中央商業區搬遷至港島新活化的黃竹坑。此舉將大幅節省開支，並營造更有活力、協同及高效率的工作環境。我們近期於里約熱內盧新設的辦事處，將有助取得貨源及為我們位於南美東岸的眾多客戶提供支持，同時亦方便我們更全面服務大西洋各地區。

我們於6月透過一對一新股供股集資，籌得143,000,000美元(淨額)。供股增強我們的資產負債表及流動資金狀況、減輕10月可換股債券還款的影響及為我們提供購買貨船的額外靈活性。

我們於10月與10名船東達成一項創新協議，我們向該等船東發行當時相當於13,000,000美元的太平洋航運新股份，以用作支付2017年及2018年的現有長期租賃開支，從而減少我們於該兩個年度的現金支出。我們目前並不預期進行任何其他類似股權掛鈎交易。

## 流動資金及資產負債表

於2016年12月31日，我們擁有的現金及存款為269,000,000美元，借貸淨額為570,000,000美元，淨負債比率為34%。我們繼續遵守貸款契諾。我們尚未提用的158,000,000美元之已承諾貸款融資(主要為具吸引力的日本出口信用融資)，足以支付我們於2017年上半年交付的餘下7艘日本新建造自有貨船的款項，總額為119,000,000美元。

我們的現金狀況、成功完成的供股集資、穩健的業務模式及往績均有助本集團建立穩健的資產負債表及穩固實力，讓我們在此疲弱的市況中脫穎而出，成為客戶及其他持分者首選、穩健、可信賴及安全的夥伴。

## 策略及定位

我們的策略目標是透過有效組合小宗散貨貨運，實現優質貨船的高僱用率，從而成為小宗散貨貨運業的最佳營運商，並達至理想的按期租合約對等基準收入。

對營運繁複的業務模式而言，技術精湛及經驗豐富的員工以及高效率的船隊是致勝關鍵。大宗乾散貨運分部相當依賴運往中國的鐵礦石貨運，而小宗散貨運輸的需求在地域、貨物及客戶方面較為多元化，我們利用該分部多元化的特性，實現於海上貨船日數達90%以上的高裝載率。我們專注於佔環球乾散貨量48%的小宗散貨及穀物商品，且預期將於短期及長期內繼續增長。

不少乾散貨船船東只扮演貨船租賃商的角色，按較長期的期租合約租出貨船，但市場租金持續疲弱，拖累對長期租賃貨船的需求，這些船東因其經營模式面臨壓力，故有意轉型為貨船營運商，導致我們尋找貨源時面對更大的競爭。同樣地，輕資產貨船營運商的業務模式亦因長期租賃租約成本較高而受壓，近期的企業破產個案亦導致客戶更著重船東及營運商的信譽。

我們歡迎客戶更嚴格審查及挑選營運商，皆因我們的卓越往績、穩健的資產負債表、以貨物為本的態度及對服務的熱誠繼續讓我們脫穎而出，成為客戶物色貨運服務時的首選夥伴。

## 對未來的波動作好準備

2017年初的表現較去年優勝，我們相信目前市場週期最壞的階段已過去，供應調整亦開始為日後市場復甦鋪路。我們認為2017年將相對2016年有所改善。透過削減開支及集資措施，我們已為把握未來市況改善作好充分準備，但仍需保持耐性。

市場復甦須配合環球乾散貨運船隊淨增長下降。新建造的小宗散貨貨船訂單寥寥可數，及部分現有新建造貨船訂單未能交付，導致交付量顯著下降，有助減低未來數年的供應量。

舊貨船報廢亦對市況有利，而且將於2017年9月起實施的新壓倉水處理規則規定對壓倉水處理系統進行成本高昂的改裝工程，可能促使不少船東於難以實現收支平衡的情況下，將貨船報廢。

我們將遵守壓倉水管理公約，並已制定實施的安裝計劃，以確保我們的船隊配合新實施的規定。我們於2017及2018年期間將為兩艘貨船安裝並進行測試。

於貨運租金偏低的环境下，全球船隊以低於正常速度航行，油價上升對貨運市場有利。燃料開支攀升對船東於貨運租金上升時提高貨船航行速度造成阻力。

中國及美國重啟基建投資亦推動乾散貨運行業增長。

儘管上述潛在的發展因素均正面，但供需因素仍不明朗——特別是考慮到美國及歐洲近期及未來政治局勢發展。我們預期2017年的市況將持續不明朗，並將會於高效及安全地經營業務之餘，精明組合貨船及貨物，以提高收益。

我們擁有穩健的業務模式、經驗豐富的員工、優質的船隊及穩健的資產負債表，可順利過渡仍然充滿挑戰的市況，並於市場復甦時從中受惠。本人藉此感激各位的鼎力支持。

**Mats Berglund**  
行政總裁

## 乾散貨運市場展望

### 中期內可能出現的市場因素

#### 機會

- 新訂立的環境法規成本高昂，將促使更多船隻報廢
- 新建造及二手貨船價格之間的龐大差額導致新建造貨船持續偏低及訂單量減少
- 儘管貨船租金攀升，燃油價格上升週期令船隻繼續以較慢速度航行
- 政府加強刺激措施，推動基建投資上升
- 中國關注環保，鼓勵由消耗國內資源轉為進口資源

#### 威脅

- 中國工業增長放緩打擊對乾散貨運的需求
- 保護主義興起，提倡以國內生產產品取代外國進口產品，對貿易不利
- 如補貼令新建造船隻以賠本價出售，可能導致新建造貨船訂單量上升
- 報廢量不足以抵銷新建造貨船的交付量及需求轉弱
- 低燃油價格週期導致貨船加快航行速度，進而令供應增加



#### 辦事處搬遷！

由2017年5月4日起，我們的總部將搬遷至距離香港中央商業區約15分鐘車程的黃竹坑。我們的新地址如下：

香港  
黃竹坑  
香葉道2號  
One Island South 31樓  
太平洋航運（香港）有限公司



## 市場及業務回顧

### 貨運市場概要

於2016年，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4,950美元及5,920美元（淨值），平均盈利按年下跌3%及10%。

波羅的海乾散貨船的乾散貨運現貨市場指數於2016年初持續下滑至2月中的45年來新低，乃由於一般季節性及農曆新年需求放緩，加上乾散貨運噸位持續供應過剩所致。

受惠於第二季南美及下半年美國穀物出口量上升，貨運租金其後於年內餘下時間有所回升。中國工業活動於年初顯著下降，但於3月起回升，帶動年內餘下時間的煤炭、鐵礦石、木材、銅精礦及其他主要小宗散貨進口量復甦。

於第四季度，大西洋貨運市場的表現大多時間都明顯領先太平洋貨運市場，主要是因強勁的穀物及煤炭量所致。

2016年底波羅的海乾散貨綜合指數較年初上升超過100%。然而，市場繼續受貨船供應過剩影響，不少船東的貨運租金仍然未達收支平衡。2017年初，乾散貨運指數如常出現一般季節性下跌，但表現較一年前同期優勝。

### 供應發展重點

全球25,000至40,000載重噸小靈便型乾散貨船及40,000至65,000載重噸大靈便型乾散貨船船隊於2016年的淨增長分別為2.8%及4.7%（2015年：+2.7%及+7.1%），乾散貨船船隊整體增長為2.3%。

新建造貨船交付量佔現有乾散貨船運力的5.9%，低於2015年水平，亦破紀錄地較全年貨船預期訂單交付少49%。新建造貨船交付量部分被報廢量增加所抵銷，但仍錄得全球船隊持續淨增長。

貨運租金創新低令第一季報廢量刷新紀錄，但隨後貨運市場狀況好轉使報廢量減少，令年內整體乾散貨船運力總量及小靈便型乾散貨船運力分別減少3.6%及3.1%。

於上半年因閒置或停駛而退役的大部分較大型貨船已隨貨運市場的復甦重新服役。

隨著2月中市況好轉，整體供應過剩的情況部分因貨船營運速度加快而加劇。然而，燃油價格於下半年上升對貨運市場則起了正面作用。這有助貨船以慢速度航行儘管貨船租金上升。

### 需求發展重點

Clarksons Platou預測2016年的環球乾散貨運量按年上升1.2%，或按噸位航距計算則上升2.0%，於比較下船隊淨增長則為2.3%。

需求增長的主要動力為鐵礦石貿易量的4%增長，主要是中國為繼續減少使用國內鐵礦資源而進口鐵礦石所致。

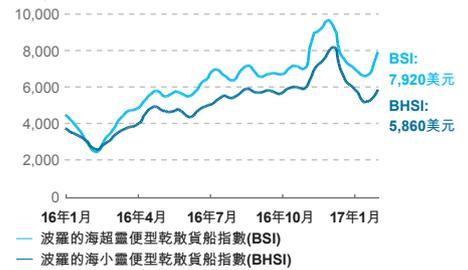
同樣地，中國削減國內煤炭產量導致中國煤炭進口量上升21%。進口量的升幅被其他市場（主要為歐盟地區）煤炭進口量下降後完全抵銷，惟仍對改善下半年貨運市場狀況起了正面作用。

小宗散貨整體貿易增長於2016年持平。大豆及小麥／穀物交易量年內相繼增加4%。水泥貿易增長6%，林業產品（包括木材）貿易增長2%，但此等實在的增長被鋼材貿易及肥料分別按年減少1%及3%以及鐵鋁氧石及錳礦量貿易因仍受印尼及菲律賓出口管制影響而減少8%所抵銷。

季節性美國穀物及大豆出口表現強勁，成為我們中型貨船市況於下半年改善的主要因素，帶動大西洋地區租金上升至2014年初以來的最高位，並遠遠拋離太平洋地區租金。

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

美元/日(淨值)\*



\* 已扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所，於2017年2月23日的數據

## 貨船價值

乾散貨船價值於第一季末跌勢喘定，其後隨著貨運市場狀況改善而回升。銷售活動亦見復甦。

Clarksons Platou目前對標準船齡五年的二手小靈便型貨船的估值為13,500,000美元，較去年上升42%。儘管價格有所回升，二手貨船的價值仍然遠低於新建造標準貨船的估計價格19,500,000美元，不過近期並無新建造貨船訂單支持該項估值。此差距繼續減低新建造貨船訂單意慾，將對日後貨運市場基礎有利。

## 貨船訂單

乾散貨船訂單由去年的15%繼續減至11%。2016年新建造貨船訂單破紀錄跌至佔現有運力的1.7%或0.1%（不計及淡水河谷的三十一艘超大型礦砂船，乃供其本身之鐵礦石貿易所用）。

二手及新建造貨船價格的差距雖已收窄，惟繼續打擊新建造貨船訂單量。在缺乏新訂單以及實際交付量持續不足的情況下，將導致新建造貨船於未來幾年的交付量減少。年內預期的新建造貨船交付量較去年減少37%，我們亦估計2017年實際交付量跟預訂訂單的差距會收窄，而實際交付量將處於35,000,000載重噸的水平。

## 2016年的表現

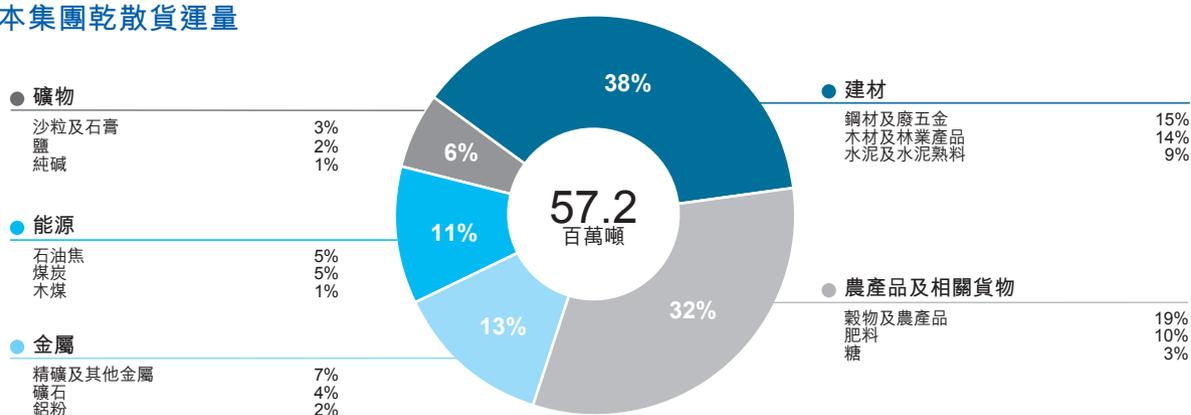
乾散貨運市場陷入破紀錄困頓的一年，我們的核心乾散貨船分部虧損淨額達87,600,000美元（2015年：虧損淨額34,700,000美元）。在乾散貨運市況充滿挑戰下，我們的日均租金高於波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船現貨市場指數，並繼續維持有效控制自有貨船營運開支。

### 乾散貨船分部營運表現

百萬美元	2016年 上半年	2016年 下半年	2016年	2015年	變動
小靈便型乾散貨船貢獻	(30.2)	(6.9)	(37.1)	(8.4)	>-100%
超靈便型乾散貨船貢獻	(6.8)	3.5	(3.3)	22.6	>-100%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	2.7	2.8	5.5	5.5	-
乾散貨船分部營運表現（未計管理開支）	(34.3)	(0.6)	(34.9)	19.7	>-100%
管理開支	(25.6)	(26.1)	(51.7)	(53.5)	+3%
稅款	(0.5)	(0.5)	(1.0)	(0.9)	-11%
乾散貨船分部虧損淨額	(60.4)	(27.2)	(87.6)	(34.7)	>-100%
乾散貨船分部貨船賬面淨值	1,577.9	1,653.4	1,653.4	1,577.8	+5%

+/- 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。

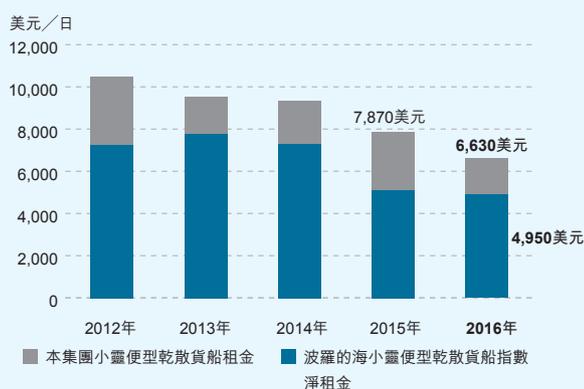
### 2016年本集團乾散貨運量



### 關鍵績效指標

#### 租金表現與市場比較

小靈便型  
表現較市場優勝 34%



超靈便型  
表現較市場優勝 14%



- 我們於2016年的租金表現較市場之現貨租金指數高出34%及14%，反映我們船隊規模及貨運訂約的價值，以及我們實現最佳貨運組合及為貨船與貨物配對得宜的能力，以盡量提高貨船使用率及租金。

## 盈利能力

### 小靈便型

**(37.1)百萬美元 虧損**



■ 小靈便型乾散貨船47,590收租日的日均租金為6,630美元及日均開支為7,320美元－儘管我們的小靈便型乾散貨船有強勁的租金溢價，但此業務在過往疲弱的市況下仍然受壓，錄得虧損。

■ 我們的超靈便型乾散貨船業務產生的虧損較小靈便型乾散貨船業務低，原因為短期租入貨船所佔比例較高，使有關業務能於疲弱的市況中獲益。

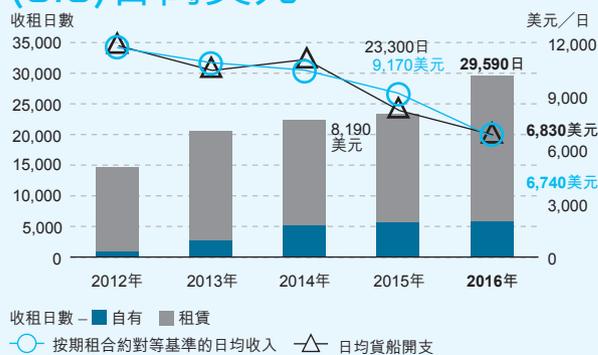
我們的業務模式，包括不論市況高低運用短期租賃貨船來配合貨運以賺取利潤。在如2016年不景氣的市況下，短期租約一般是會令我們匯報的按期租合約對等基準日均收入減少，但其實際正面貢獻是不容忽視的。倘我們把這些短期營運貨船收租日不計入總收租日數中，以及將其利潤反映至我們自有及長期租賃的核心船隊之按期租合約對等基準日均收入中，則我們重新計算的2016年小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均租金將分別提升至6,720美元(41,220收租日)及7,940美元(14,230收租日)。

■ 我們平均營運130艘小靈便型乾散貨船及81艘超靈便型乾散貨船，其收租日數分別按年減少8%及增加27%。

■ 我們的小靈便型船隊的運力下降，乃由於我們陸續歸還以中期及長期租賃形式租入並現已期滿的貨船以逐步降低租入貨船的開支，並加強利用我們規模不斷擴展的船隊中的自有貨船及以短期和與指數掛鉤租金的形式租賃的低開支貨船。

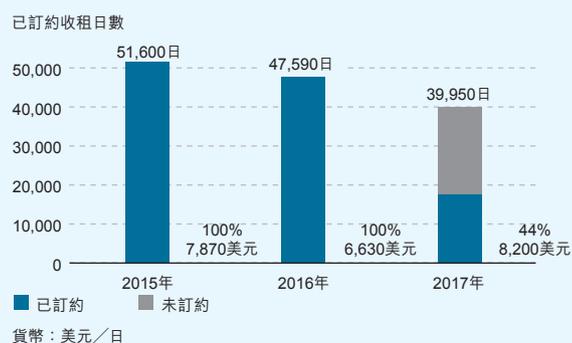
### 超靈便型

**(3.3)百萬美元 虧損**



## 未來租金及已訂合約

### 小靈便型

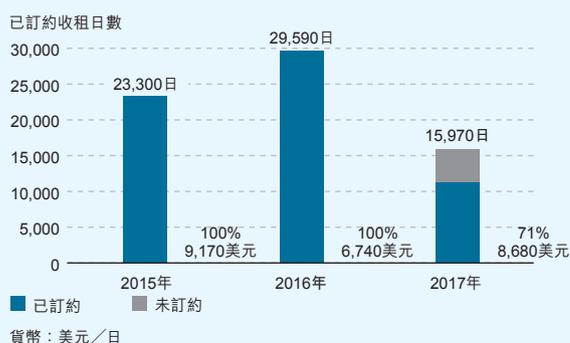


■ 2017年的39,950小靈便型及15,970超靈便型乾散貨船收租日數中，分別已有44%及71%按日均租金8,200美元及8,680美元(淨額)獲訂約。

(已訂合約日數不包括以與指數掛鉤的浮動租金租入的貨船的收租日數)

■ 貨船營運商普遍面對重大的現貨市場風險，本集團亦不例外，但我們的已訂合約將為本集團帶來可見的盈利。

### 超靈便型



## 日均貨船開支分析

擁有及營運乾散貨船所產生的開支佔本集團總開支的主要部分，我們對「日均貨船開支」控制得宜的能力對貨船經營利潤及集團整體的財務表現構成舉足輕重的影響。以下載列有關我們貨船日均開支的簡短分析，以說明該等開支的結構及變動情況。

### 小靈便型乾散貨船日均貨船開支

綜合7,320美元（2015年：7,930美元）

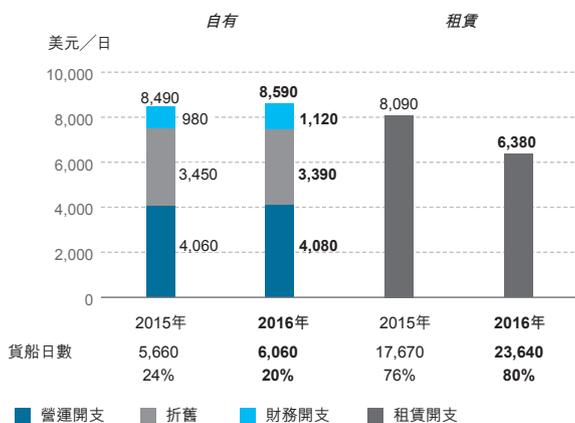
（不包括管理開支）



### 超靈便型乾散貨船日均貨船開支

綜合6,830美元（2015年：8,190美元）

（不包括管理開支）



管理開支—儘管我們管理的自有貨船增多，與乾散貨船租務直接有關的員工管理開支及辦公室開支，加上所有歸類為非直接管理開支的所有管理開支仍降至51,700,000美元（2015年：53,500,000美元）。按貨船日數及管理開支總額計算，每艘船日均開支為660美元（2015年：每日710美元）。

本集團的管理開支（包括剩餘拖船業務）總額為52,900,000美元。（2015年：56,600,000美元）。按年節省3,700,000美元，反映年內採取一系列節省開支的措施。

年內，我們以浮動租金租入營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數分別為3,050日及330日（2015年：7,040日及1,240日），其租金分別與波羅的海小靈便型乾散貨船指數及波羅的海超靈便型乾散貨船指數掛鉤。此等與指數掛鉤租金的貨船分別佔我們租賃的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數的14%及1%。

年內，我們自有乾散貨船船隊非預期的技術性停租日為每艘貨船每年平均2.6日（2015年：2.2日）。

營運開支—小靈便型乾散貨船的日均營運開支下跌6%，主要由於船務及採購效率所致，而超靈便型乾散貨船則上漲1%。

折舊—小靈便型乾散貨船的日均折舊（包括資本化的入塢開支）減少，乃由於2015年12月歸還較高折舊開支的已到期融資租賃貨船所致。

財務開支—我們的小靈便型乾散貨船的日均損益及現金財務開支分別為1,000美元及790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1,120美元及1,030美元。損益與現金財務開支之間差額反映我們的可換股債券的票息及實際利率之間的差額。小靈便型乾散貨船的日均財務開支較2015年減少。超靈便型乾散貨船的日均財務開支，隨著更多新建造自有超靈便型貨船的交付而增加，此類貨船獲分配較多的可換股債券利息開支。

租賃開支—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為6,730美元及7,590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6,380美元及6,720美元。損益與現金租賃開支之間差額反映於2014年就2016年租賃承擔部分作出的有償契約撥備撥回。

租入日數分別佔小靈便型及超靈便型乾散貨船總日數的47%及80%。小靈便型乾散貨船的租入日數減少18%至22,530日（2015年：27,480日），而超靈便型乾散貨船的租入日數增加34%至23,640日（2015年：17,670日）。我們的超靈便型乾散貨船業務中的低成本短期租入貨船所佔比例較高，加上已歸還以較高租金租入之貨船；使有關業務能於疲弱的市況中獲益。

日均現金開支—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（不包括管理開支）分別為6,090美元（2015年：6,570美元）及6,390美元（2015年：7,720美元）。

# 資金

## 現金流及現金

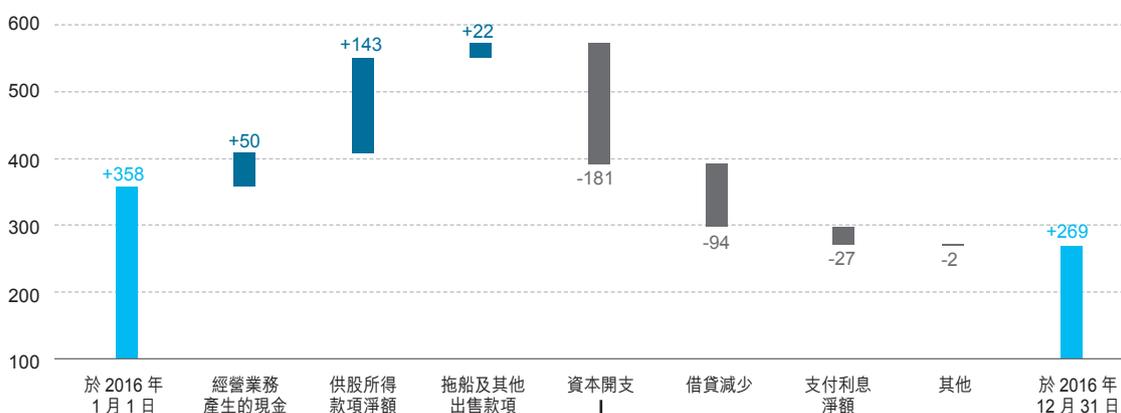
本集團的四種主要資金來源為經營業務的現金流、有抵押借貸、可換股債券及股本。經營業務的現金流、購置乾散貨船、出售資產及支用與償還借貸是影響未來現金結餘的主要因素。

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，本集團將維持借貸淨額相對物業、機器及設備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。

### 2016年集團現金的來源及使用

百萬美元



- 現金及存款結餘
- 現金流入
- 現金流出

包括購買以下貨船  
已交付： 4艘小靈便型  
2艘超靈便型  
分期交付： 4艘小靈便型  
3艘超靈便型

## 目前情況及展望

於2016年內：

- 本集團按每持有一股現有股份可獲配發一股供股股份的基準，以每股0.60港元的認購價進行供股，扣除開支後籌集142,800,000美元之現金。隨著2018年可換股債券持有人全數行使贖回所持有債券的權利，當中123,800,000美元的款項已在10月用於償還該債券之本金。
- 借貸減少94,000,000美元，由於本集團：
  - 於4月償還到期的2016年可換股債券之本金105,600,000美元；
  - 隨著2018年可換股債券持有人全數行使贖回所持有債券的權利，於10月償還該債券之本金123,800,000美元；
  - 淨償還70,000,000美元有抵押借貸及循環借貸；及
  - 提用合共205,500,000美元的新借貸，包括以九艘已交付的新建造貨船作抵押提用171,400,000美元的日本出口信用融資及以其他自有貨船提用34,100,000美元的借貸。
- 本集團已收取出售拖船及其他非核心資產的款項21,800,000美元。

於2016年12月31日：

- 本集團的現金及存款為269,200,000美元，淨負債比率為34%。
- 本集團尚未提用的已承諾借貸融資額為157,900,000美元，當中包括：
  - 139,700,000美元的日本出口信用融資，將用以支付未來六個月內應付的新建造貨船承擔共119,100,000美元；及
  - 已於2017年2月提用18,200,000美元的其他有抵押借貸。

## 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	2016年	2015年	變動
現金及存款	269.1	358.3	
有限制銀行存款 – 非流動	0.1	0.1	
現金及存款總額	269.2	358.4	-25%
長期借貸的流動部分	(95.7)	(292.7)	
長期借貸	(743.5)	(633.3)	
借貸總額	(839.2)	(926.0)	+9%
借貸淨額	(570.0)	(567.6)	0%
借貸淨額相對物業、機器及設備賬面淨值比率	34%	35%	
借貸淨額相對股東權益比率	55%	59%	
營運資金淨額	160.6	40.8	>100%

財務部門因應集團財務手冊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、結構性票據及貨幣掛鈎存款。

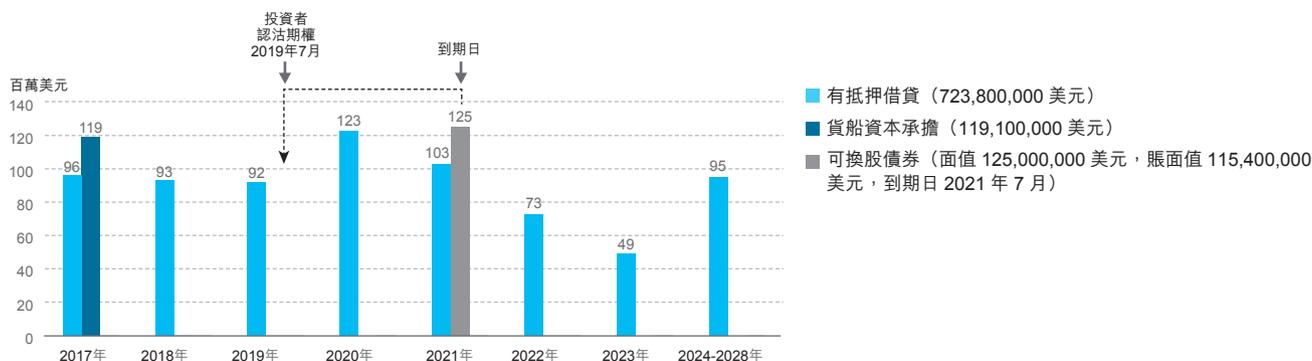
財務部門根據風險、回報及流動性的適度平衡，投資於多樣化的金融產品以提高集團收益。現金、存款及投資產品存放於主要位於香港的多家大型銀行。

於2016年12月31日，本集團持有的現金及存款包括255,600,000美元及相當於13,600,000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1.0%的回報率。

## 債務

### 償還借貸及貨船資本承擔明細表



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2016年12月31日的借貸總額為839,200,000美元(2015年：926,000,000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 — 723,800,000美元 (2015年：593,500,000美元)

本集團的有抵押借貸乃以相關業務分部的功能貨幣支用。年內借貸總額增加主要由於本集團提用日本出口信用融資及其他借貸，惟部分被借貸按期的攤銷所抵銷。

年內，本集團以九艘貨船作抵押，提用已承諾日本出口信用融資中的171,400,000美元，並預期於2017年上半年隨著餘下的七艘新建造貨船陸續交付，提用其餘139,700,000美元的借貸。此外，於2016年下半年本集團以自有貨船作抵押，提用34,100,000美元的其他借貸，並已於2017年2月以兩艘自有貨船再額外提用18,200,000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2016年12月31日：

- 本集團的有抵押借貸乃以88艘賬面淨值總額為1,498,900,000美元的貨船以及轉讓該等貨船的相關收入及保險作抵押。
- 本集團未被抵押的貨船包括兩艘乾散貨船。
- 本集團已遵從其所有借貸相對資產值的規定。
- 本集團尚未提用的已承諾借貸融資額為157,900,000美元，包括預期於2017年上半年提用139,700,000美元的日本出口信用融資及已於2017年2月提用18,200,000美元的其他有抵押借貸。

損益表含義：

利息開支(扣除資本化金額後)上升至22,100,000美元(2015年：21,500,000美元)，主要由於年內的平均有抵押借貸額增加至564,200,000美元(2015年：525,600,000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115,400,000美元 (2015年：332,500,000美元)

年內，本集團的年票息為1.75%的2016年可換股債券於4月到期時，本集團以當時的現金儲備全數償還本金105,600,000美元。此外，隨著年票息為1.875%的2018年可換股債券之持有人全數行使以本金之100%贖回所持有債券的權利，本集團亦於10月以6月時供股所得現金全數償還該債券之本金123,800,000美元。

於2016年12月31日，餘下的可換股債券為年票息為3.25%於2021年7月到期的可換股債券，其本金為125,000,000美元而負債部分金額為115,400,000美元。於2015年12月31日，2016年可換股債券、2018年可換股債券及2021年可換股債券的負債部分金額分別為105,100,000美元、113,900,000美元及113,500,000美元。

損益表含義：

利息開支為12,400,000美元(2015年：17,100,000美元)，乃根據可換股債券的實際利率5.2%(2015年：4.9%)計算。

## 財務開支

### 財務開支按性質分析

百萬美元	平均利率		2016年 12月31日 之結餘	財務開支		(增加)/減少
	損益表	現金		2016年	2015年	
有抵押借貸(包括利率掉期合約的已變現開支)	3.9%	3.9%	723.8	22.1	21.5	(3%)
可換股債券(附註)	5.2%	2.5%	115.4	12.4	17.1	28%
	4.3%	3.4%	839.2	34.5	38.6	11%
融資租賃負債				-	1.0	
利率掉期合約的未變現收益				(1.6)	(1.6)	
其他財務費用				1.0	1.8	
財務開支總計				33.9	39.8	15%
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)				0.7倍	2.3倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為12,400,000美元，而現金的利息開支則為6,500,000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，透過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，利率掉期合約產生的已變現開支為4,400,000美元，而未變現收益為1,600,000美元，因此產生2,800,000美元的掉期合約開支淨額。於2016年12月31日，本集團的長期借貸中有65%(2015年：84%)按固定利率計算利息。本集團預期於2017年及2018年12月31日現有及已承諾的長期借貸將有約65%按固定利率計算利息。

## 已交付貨船

於2016年12月31日，本集團擁有賬面淨值為1,593,000,000美元的已交付乾散貨船如下：

	艘數	平均 載重噸	平均船齡 (年)	平均賬面淨值 (百萬美元)	賬面淨值總額 (百萬美元)
小靈便型乾散貨船	73	32,200	9.0	15.8	1,152
超靈便型乾散貨船	18	55,500	6.6	22.0	396
超巴拿馬型	1	115,500	5.0	45.3	45

Clarksons Platou最近公布船齡五年的32,000載重噸小靈便型乾散貨船及56,000載重噸超靈便型乾散貨船的估計公平市值分別為13,500,000美元及15,000,000美元。

## 貨船承擔

於2016年12月31日，本集團有119,100,000美元的貨船承擔。該等貨船預定於2017年1月至2017年5月期間交付予本集團。

此等承擔以及將來購置的貨船款項將一同由本集團營運產生的現金、現有現金及已承諾長期借貸提供所需資金。

於2016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行使價購買11艘小靈便型、3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	2017年
<b>已訂約及已授權承擔</b>		
小靈便型乾散貨船	4	67.5
超靈便型乾散貨船	3	51.6
	7	119.1
<b>資金</b>		
擬定提用的已承諾的 日本出口信貸融資額度		139.7

## 貨船經營租賃承擔

貨船經營租賃承擔為549,400,000美元(2015年:675,400,000美元)，其中小靈便型乾散貨船佔362,300,000美元；超靈便型乾散貨船佔150,500,000美元；超巴拿馬型乾散貨船佔36,600,000美元。

本集團小靈便型乾散貨船的經營租賃承擔日數減少18%至35,140日(2015年:42,980日)，而超靈便型乾散貨船的經營租賃承擔日數減少11%至13,370日(2015年:15,010日)。

### 有償契約撥備

隨著按期租合約支付貨船租金，本集團於2016年分別從小靈便型及超靈便型乾散貨船之有償契約撥備中撥回19,500,000美元及8,200,000美元。於2016年12月31日，小靈便型及超靈便型乾散貨船期租合約之剩餘撥備分別為40,100,000美元及11,800,000美元，該等合約於餘下租賃期內的租入貨船租金高於預期收入，並大部分將於四年內屆滿。該撥備將於到期支付此等貨船之租金期間撥回至損益表內(見右表)。

年度	小靈便型乾散貨船	超靈便型乾散貨船	百萬美元總計
2017年	16.5	3.8	20.3
2018年	15.4	6.8	22.2
2019年	5.3	1.2	6.5
2020年	2.9	-	2.9
總計	40.1	11.8	51.9

### 發行新股份以作租賃開支扣減

年內，10名船東獲發新股份以換取現有10艘長期租賃貨船於24個月期間的租船租金，共12.6百萬美元之租賃開支扣減。損益表仍反映原有合約租船成本，惟24個月期間內的現金付款由已發行股份的價值扣減(見右表)。

年度	小靈便型乾散貨船	超靈便型乾散貨船	百萬美元總計
2016年	0.7	0.4	1.1
2017年	4.3	2.0	6.3
2018年	3.6	1.6	5.2
總計	8.6	4.0	12.6

### 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根據現金基準及損益基準就餘下經營租賃期內總貨船日數得出的日均合約租金。就合約租船開支比較而言，i)現金基準反映就租船租金付款發行股份後之經扣減付款；及ii)損益基準反映租賃開支扣減，乃由有償契約撥備撥回所致。

年度	小靈便型乾散貨船			超靈便型乾散貨船		
	貨船日數	現金基準 (日均租金 美元)	損益基準 (日均租金 美元)	貨船日數	現金基準 (日均租金 美元)	損益基準 (日均租金 美元)
2017年	9,800	9,400	8,150	6,210	9,450	9,150
2018年	7,310	10,180	8,560	2,640	12,520	10,610
2019年	6,830	10,710	9,930	2,170	13,160	12,680
2020年	4,060	10,950	10,230	1,590	13,070	13,070
2021年	2,900	10,870	10,870	640	12,300	12,300
2022年起	4,240	11,010	11,010	120	12,500	12,500
總計	35,140			13,370		

經營租賃承擔總額

362.3百萬美元

150.5百萬美元

### 包括租金與指數掛鈎的貨船的承擔

本集團在損益表反映於2016年完成及2017年已訂約之以固定租金及與指數掛鈎的租金作出的承擔分析如下：

	2016年		2017年上半年		2017年下半年	
	貨船日數	日均損益 (美元)	貨船日數	日均損益 (美元)	貨船日數	日均損益 (美元)
<b>小靈便型乾散貨船</b>						
長期(一年以上)	8,790	8,090	4,490	8,210	4,410	8,300
短期	10,690	6,050	900	7,140	-	-
與指數掛鈎	3,050	5,150	830	市場租金	550	市場租金
總計	22,530	6,730	6,220		4,960	
<b>超靈便型乾散貨船</b>						
長期(一年以上)	3,130	10,350	2,110	9,870	1,540	11,530
短期	20,180	5,780	2,560	7,130	-	-
與指數掛鈎	330	5,090	-	-	-	-
總計	23,640	6,380	4,670		1,540	

若干長期租賃貨船或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以與市場掛鈎的浮動租金租賃。此浮動租金乃與波羅的海小靈便型乾散貨船指數或波羅的海超靈便型乾散貨船指數(按適用)掛鈎，並經調整(通常上調)以反映與波羅的海指數參考貨船不同的貨船特性。對比指數參考貨船，本集團租賃的貨船通常都較大型及具較高燃料效益。

# 財務報表

## 集團表現分析

百萬美元	2016年	2015年	變動
營業額	<b>1,087.4</b>	1,260.3	-14%
燃料及港口開銷	<b>(555.1)</b>	(611.5)	+9%
按期租合約對等基準的收入	<b>532.3</b>	648.8	-18%
其他直接開支	<b>(586.6)</b>	(652.9)	+10%
毛損	<b>(54.3)</b>	(4.1)	>-100%
乾散貨船	<b>(87.6)</b>	(34.7)	>-100%
拖船	<b>(0.1)</b>	6.2	>-100%
其他	<b>0.0</b>	0.7	>-100%
基本虧損	<b>(87.7)</b>	(27.8)	>-100%
未變現的衍生工具收入	<b>23.6</b>	8.8	
出售物業	<b>1.7</b>	-	
貨船減值	<b>(15.2)</b>	-	
出售拖船資產	<b>(4.9)</b>	2.8	
拖船匯兌虧損	<b>(2.8)</b>	(1.5)	
其他減值	<b>(1.2)</b>	(0.8)	
股東應佔虧損	<b>(86.5)</b>	(18.5)	>-100%
稅息折舊及攤銷前溢利	<b>22.8</b>	93.2	-76%
淨溢利率	<b>(8%)</b>	(1%)	-7%
平均股本回報率	<b>(9%)</b>	(2%)	-7%

+/- 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。

稅息折舊及攤銷前溢利乃按毛利減一般行政及管理開支計算，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、已動用之有償契約撥備及扣除租賃開支扣減之調整。

本集團2016年的業績主要受以下因素影響：

- 營業額及服務開支分別下跌14%及9%，主要由於：
  - 乾散貨運市場陷入歷史性的年度低位；及
  - 我們的長期租賃貨船陸續到期，並以短期形式租入較低租金的貨船取代。
- 股東應佔虧損主要受以下因素影響：
  - 未變現衍生工具會計收益23,600,000美元（主要為逆轉年內完成去年的燃料掉期合約的未變現盈虧）；
  - 由於出售所有中國物業帶來1,700,000美元收益；被以下項目所抵銷
    - 餘下拖船及一艘超靈便型乾散貨船於年結後出售之15,200,000美元非現金減值；以及
    - 出售拖船資產所產生之4,900,000美元虧損及其相關的2,800,000美元非現金匯兌虧損。本集團就換算附屬公司以澳元計值的資產淨值至美元而產生匯兌儲備。於2016年12月31日，匯兌儲備結餘為1,400,000美元虧損。出售以澳元計值的附屬公司的餘下資產及關閉有關公司將會令該儲備轉撥至綜合損益表。
- 稅息折舊及攤銷前溢利為22,800,000美元（2015年：93,200,000美元），為經營業務產生的現金流帶來正面的影響。本集團於年末持有的現金及存款共269,100,000美元（2015年：358,400,000美元），淨負債比率為34%（2015年：35%）。

## 綜合損益表

	附註	截至12月31日止年度	
		2016年 千美元	2015年 千美元
營業額		1,087,371	1,260,291
服務開支		(1,141,696)	(1,264,402)
毛損		(54,325)	(4,111)
一般行政及管理開支		(5,749)	(5,954)
貨船減值		(15,245)	–
其他收入及收益		29,971	31,576
其他開支		(9,039)	(3,724)
財務收入		2,750	4,469
財務開支		(33,925)	(39,795)
應佔採用權益會計法入賬的投資的溢利		–	178
除稅前虧損	4	(85,562)	(17,361)
稅項	5	(985)	(1,179)
股東應佔虧損		(86,547)	(18,540)
股東應佔虧損的每股基本及攤薄盈利（去年重述）（以美仙計）	7	(2.63)	(0.70)

## 綜合全面收益表

	截至12月31日止年度	
	2016年 千美元	2015年 千美元
股東應佔虧損	(86,547)	(18,540)
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：		
– 轉撥至損益表之財務開支	3,549	6,179
– 公平值虧損	(699)	(18,885)
於以下情況時從儲備撥回至損益表內並與海外業務有關的匯兌虧損／（收益）：		
– 出售拖船資產	2,815	–
– 附屬公司償還股東貸款	–	(669)
– 出售一間合營公司	–	(355)
可供出售財務資產之公平值虧損	–	(1,102)
匯兌差額	(16)	(2,497)
股東應佔全面收益總額	(80,898)	(35,869)

## 綜合資產負債表

		於12月31日	
	附註	2016年 千美元	2015年 千美元
<b>資產</b>			
非流動資產			
物業、機器及設備		1,653,433	1,611,000
投資物業		–	2,400
土地使用權		–	2,686
商譽		25,256	25,256
可供出售財務資產		875	2,135
衍生資產		969	–
應收貿易賬款及其他應收款項	8	5,405	5,559
有限制銀行存款		58	58
		<b>1,685,996</b>	<b>1,649,094</b>
流動資產			
存貨		62,492	50,785
衍生資產		2,831	–
持作出售資產		5,820	–
應收貿易賬款及其他應收款項	8	80,940	87,486
現金及存款		269,146	358,370
		<b>421,229</b>	<b>496,641</b>
<b>資產總額</b>		<b>2,107,225</b>	<b>2,145,735</b>
<b>權益</b>			
股東應佔資本及儲備			
股本		40,046	194,480
保留溢利		150,783	213,233
其他儲備		849,942	563,225
<b>總權益</b>		<b>1,040,771</b>	<b>970,938</b>
<b>負債</b>			
非流動負債			
衍生負債		24,860	33,797
長期借貸		743,507	633,226
有償契約撥備		31,564	51,918
應付貿易賬款及其他應付款項	9	5,856	–
		<b>805,787</b>	<b>718,941</b>
流動負債			
衍生負債		2,899	16,655
應付貿易賬款及其他應付款項	9	140,625	117,364
長期借貸的流動部分		95,735	292,739
應付稅項		1,054	1,434
有償契約撥備		20,354	27,664
		<b>260,667</b>	<b>455,856</b>
<b>負債總額</b>		<b>1,066,454</b>	<b>1,174,797</b>

附註：

## 1. 一般資料及編製基準

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

本公司於香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）上市。

財務報表乃按照香港會計師公會頒布之所有適用之香港財務報告準則而編製。財務報表乃按歷史成本法編製，並就重估可供出售財務資產及按公平值列賬及於損益表處理之財務資產及財務負債（包括衍生工具）的公平值作出修訂。

## 2. 採納新訂／經修訂之香港財務報告準則

若干對準則之修訂於2016年1月1日起的會計期間強制實行。採納此等對準則之修訂並無導致本集團的會計政策出現重大變動。

## 3. 營業額和分部資料

本集團的營業額主要由提供國際乾散貨船貨運服務產生，因此，我們不會呈列業務分部資料。

本集團乃按部門管理業務。報告不時被呈予董事會，以作策略性決策、分配資源及評估表現之用。

由於董事認為提供貨運服務乃跨國經營，該等業務的性質無法按具體地區分部對營運溢利進行有意義的分配，故未有呈列地區分部資料。

#### 4. 除稅前虧損

除稅前虧損已扣除／（計入）下列各項後列示：

千美元	2016年	2015年
所耗燃料	220,546	278,279
折舊		
– 自有貨船	97,109	91,931
– 其他自有物業、機器及設備	1,658	1,624
– 投資物業	34	66
– 租賃貨船	–	6,391
土地使用權攤銷	38	73
動用有償契約撥備	(27,664)	(21,324)
減值虧損撥備		
– 貨船	15,245	–
– 可供出售財務資產	1,260	889
– 應收貿易賬款	424	1,934
貸款利息		
– 有抵押銀行貸款	19,154	15,861
– 無抵押可換股債券	12,353	17,149
– 其他有抵押借貸	510	–
– 融資租賃	–	1,030
利率掉期合約淨虧損	2,823	4,893
其他財務費用	1,080	1,826
財務收入		
– 銀行利息收入	(2,748)	(2,925)
– 其他利息收入	(2)	(1,544)
燃料掉期合約淨（收益）／虧損	(9,895)	18,879
遠期外匯合約淨收益	–	(87)
貨運期貨協議淨虧損	–	304
所耗潤滑油	8,924	7,901
出售物業、機器及設備之虧損	3,776	307
出售投資物業之收益	(469)	–
出售一間合營公司之收益	–	(3,514)

#### 5. 稅項

自綜合損益表扣除／（計入）的稅項為：

千美元	2016年	2015年
即期稅項		
– 香港利得稅，按稅率16.5%（2015年：16.5%）計算撥備	715	665
– 海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	319	438
就過往年度作出調整	(49)	76
稅項支出	985	1,179

#### 6. 股息

並無就截至2016年及2015年12月31日止年度分派末期股息。我們於2015年內就每股股份5港仙或0.6美仙的2014年末期股息合共支付12,368,000美元。

## 7. 每股盈利

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。

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。

計算每股盈利所用加權平均股數已就於2016年6月完成的供股之紅利部分作出調整，而去年的比較數字亦已為反映該調整作出重述。

		2016年 基本及攤薄	2015年 基本及攤薄 (重述)
股東應佔虧損	(千美元)	<b>(86,547)</b>	(18,540)
已發行普通股的加權平均數	(千股)	<b>3,285,006</b>	2,643,000
每股盈利	(美仙)	<b>(2.63)</b>	(0.70)
相等於	(港仙)	<b>(20.44)</b>	(5.44)

截至2016年及2015年12月31日止年度的每股攤薄盈利與每股基本盈利相同，此乃由於可換股債券潛在可轉換的普通股及未歸屬有限制股份具有反攤薄影響。

## 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淨額，其按發票日期計算的賬齡如下：

千美元	2016年	2015年
30日或以下	<b>24,872</b>	21,824
31-60日	<b>800</b>	3,270
61-90日	<b>345</b>	2,988
90日以上	<b>5,258</b>	6,575
	<b>31,275</b>	34,657

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。

## 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	2016年	2015年
30日或以下	<b>45,327</b>	25,338
31-60日	<b>670</b>	372
61-90日	<b>402</b>	833
90日以上	<b>5,170</b>	4,023
	<b>51,569</b>	30,566

## 購買、出售或贖回證券

本集團於2016年4月12日，其發行金額為230,000,000美元的2016年到期年票息1.75%有擔保可換股債券之到期日，按面值10,000美元贖回並註銷全部餘下的10,559個單位。是項贖回涉及本金105,590,000美元及累計票息923,913美元的現金支出。

隨著所有債券持有人於2016年9月行使認沽期權後，本集團已於2016年10月24日悉數贖回並註銷本金總額為123,800,000美元的2018年到期年票息1.875%有擔保可換股債券。是項贖回涉及本金123,800,000美元以及累計利息1,160,623美元的現金支出。

除上文披露及為履行根據本公司之2013年股份獎勵計劃授出之有限制股份獎勵外，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。

## 遵守有關董事進行證券交易的操守守則

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。

## 遵守企業管治守則

本集團於整個年度已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2016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截至2016年12月31日止年度的初步業績公布中有關本集團截至2016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初步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(8)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2016年度年報將在不遲於2017年3月13日或前後寄發予選擇收取印刷本之股東當日，在本公司網站www.pacificbasin.com登載。

## 董事

於本公布日期，本公司之董事為：

執行董事：

唐寶麟、Mats Henrik Berglund、Andrew Thomas Broomhead及Chanakya Kocherla。

獨立非執行董事：

Patrick Blackwell Paul、Robert Charles Nicholson、Alasdair George Morrison、Daniel Rochfort Bradshaw、Irene Waage Basili及Stanley Hutter Ryan。

註：本業績公布之中英文版如有歧義，概以英文版為準。