



Pacific Basin

2018年第三季度交易活動公告

2018年11月27日





摘要

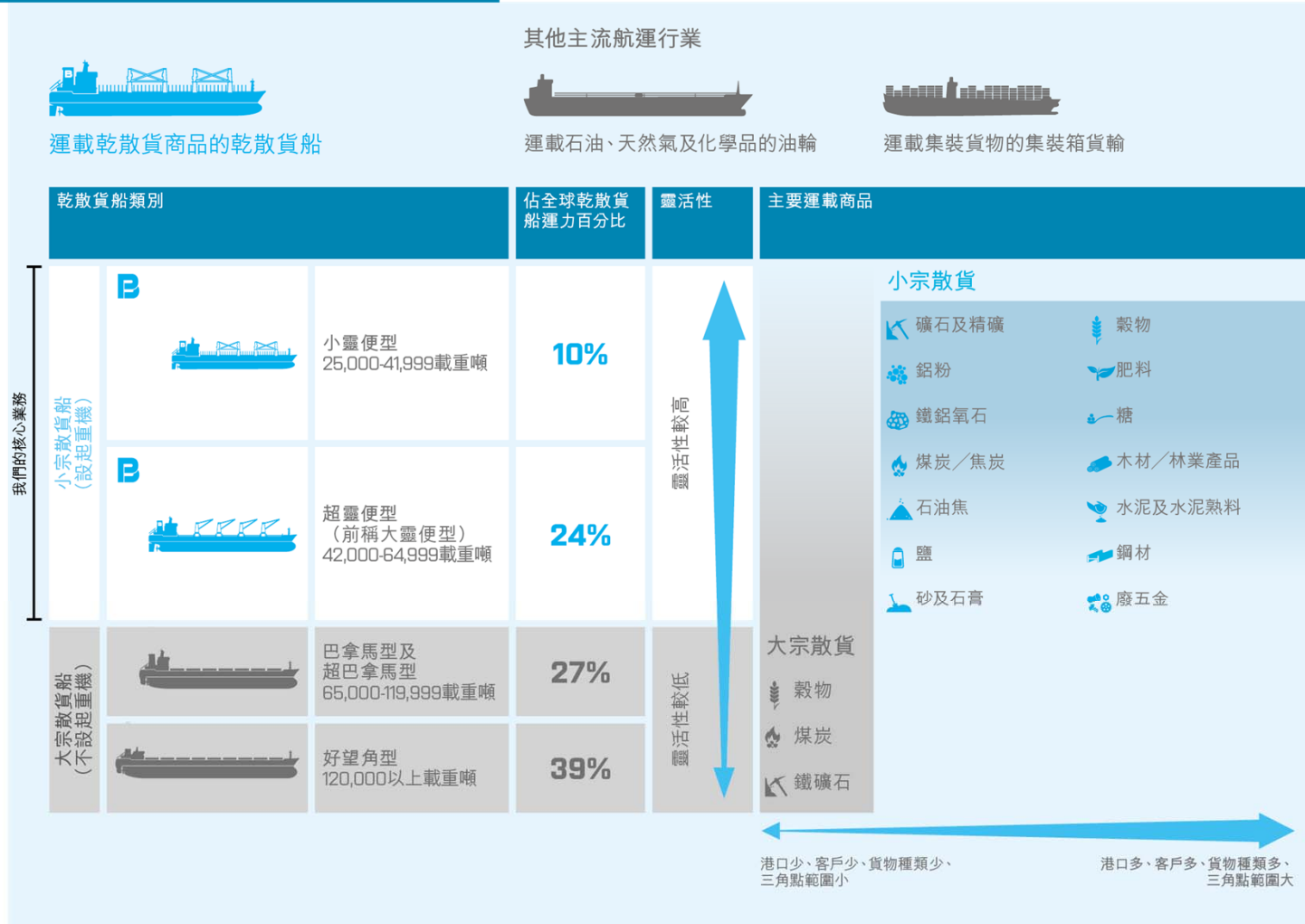
- 具領導地位的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船東和營運商
- 以貨運為主的業務模式 — 租金表現優於市場
- 擁有108* 自有小靈便型及超靈便型乾散貨船，有約220+艘貨船於世界各地為大型的工業客戶提供服務
- 總部設於香港，在全球各重點區域開設12間辦事處，擁有超過335名岸上員工及3,400名船員#
- 穩健的資產負債表包括20+億美元資產及300+百萬美元現金
- 我們的願景：成為業界領導者和客戶、員工、股東及其他持份者的首選理想夥伴



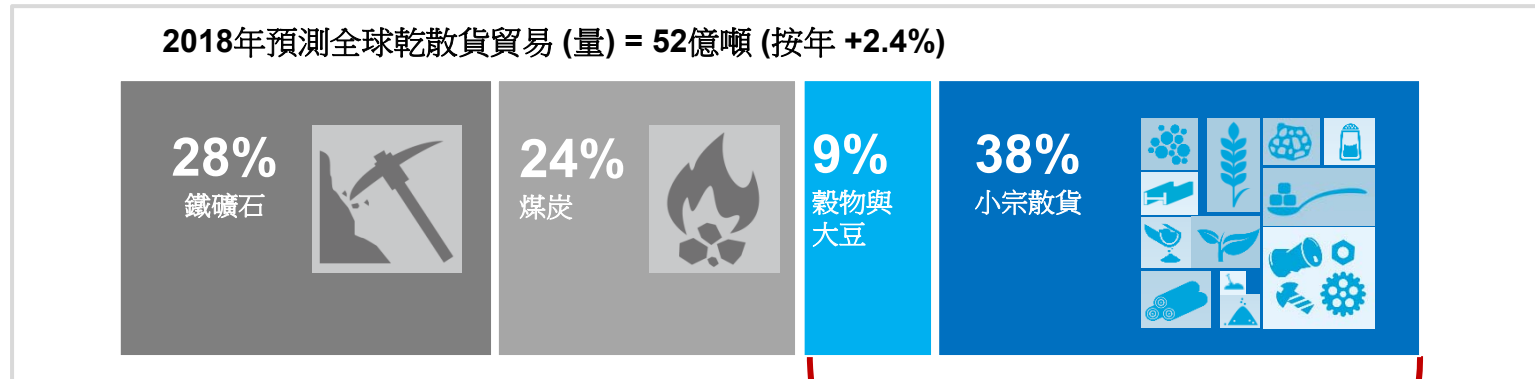
www.pacificbasin.com
太平洋航運的業務方針
及企業影片

* 另外3艘於期內已購買並預期於2018年下半年及2019年年初交付的貨船
於2018年7月

乾散貨運行業



為何選擇小靈便型乾散貨船？為何是小宗散貨？

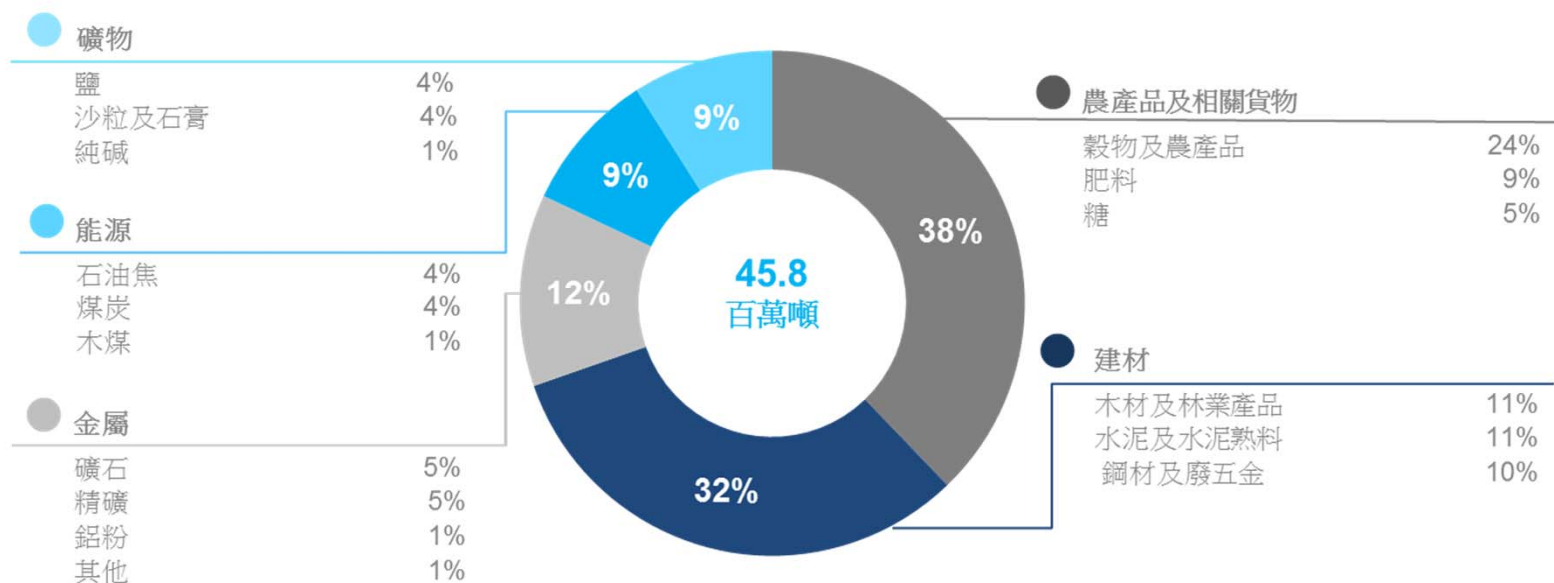


- ✓ 小宗散貨與穀物佔乾散貨總需求量的47%
- ✓ 太平洋航運專注在此部分增長中的市場

- 多樣化的客戶、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
- 高裝載率促使較高的日均按期租合約對等基準的收入
- 長期的商品需求預期將保持穩定，及歷來小靈便型貨船的增長輕微

多元化貨物及覆蓋廣泛的客戶群

本集團於2018年第一至三季乾散貨運量



- 多元化的商品可減低產品風險
- 中國及北美是我們最大的市場
- 約60%生意來自太平洋及40%來自大西洋

約 500

客戶數目



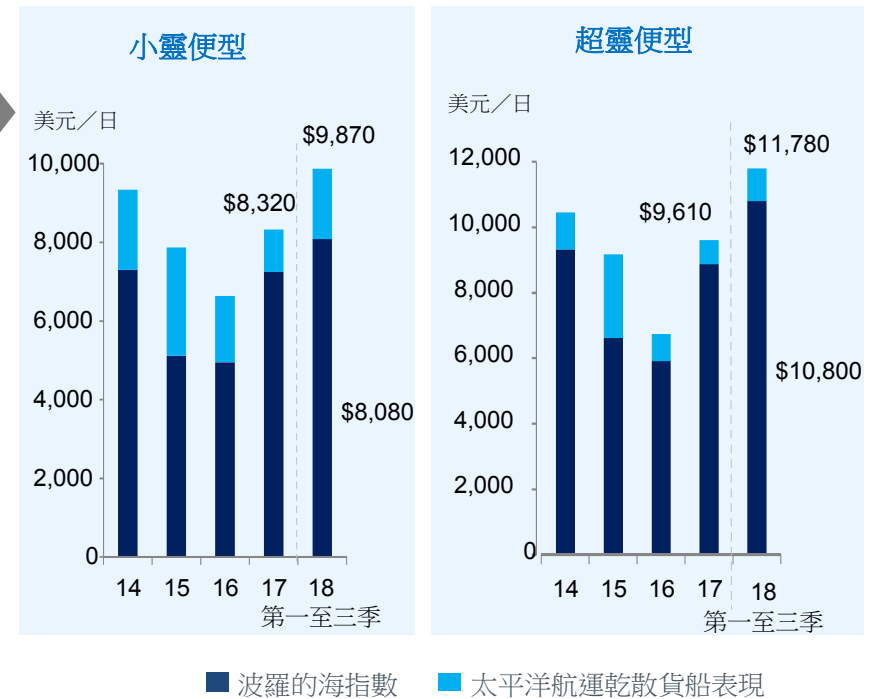
太平洋航運業務模式持續優於大市

我們的業務模式經過多年的改進，能產生較高的日均按期租合約對等基準的收入乃由於高裝載率(減低貨船空置情況)，透過以下因素得以成功：

- 具規模的船隊
- 龐大的優質可互換貨船
- 經驗豐富的員工
- 環球辦事處網絡
- 與終端客戶直接商討貨物合約，建立合作關係及直接的互動交流
- 船隊大部分是自有貨船，這更能加強我們對貨船的管理及減小對貿易的限制
- 我們分部的多功能貨船及多元化的貿易種類



過去5年的按期租合約對等基準日均收入與市場比較



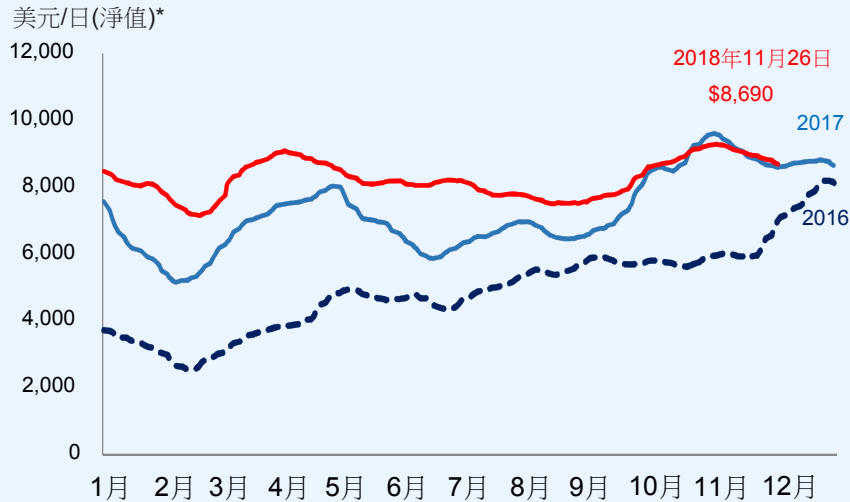
市場概覽



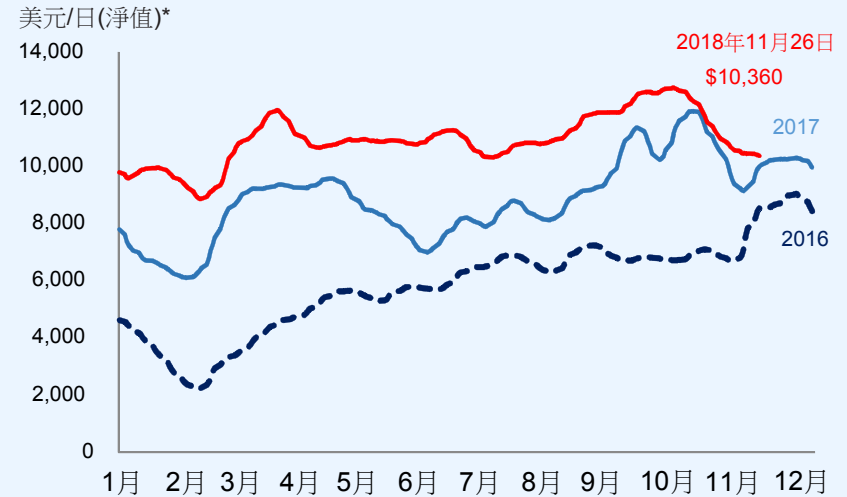


市場持續復甦

2016年至2018年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金



2016年至2018年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

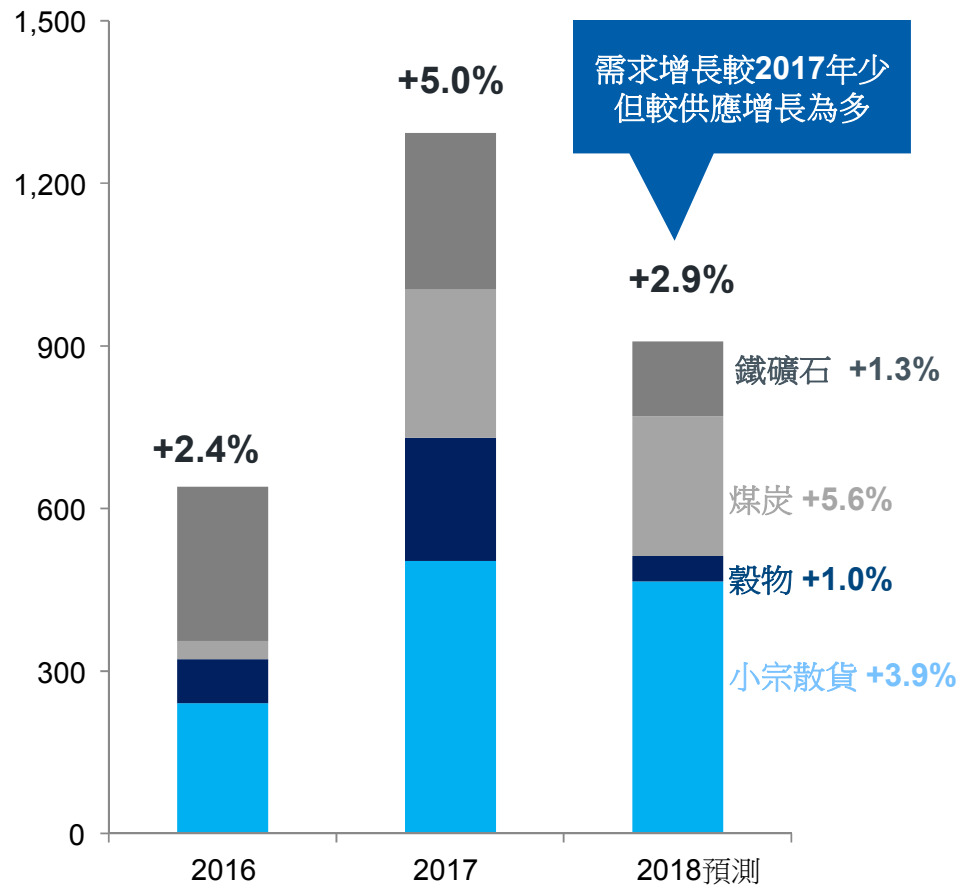


- 乾散貨船貨運指數年初至今的走勢跟以往相若，但指數水平較高
- 貨運市場在夏季稍為回落後，市況於九月底持續改善，小靈便型及超靈便型現貨市場的第三季度租金上升至自**2011**年以來的最高水平
- 乾散貨運需求上揚的部份原因是由於大西洋地區中的北美穀物出口量持續穩健，而印尼煤炭和小宗散貨出口量增長穩固，以及中國煤炭、小宗散貨及中國木材進口量上升則帶動太平洋地區的表現
- 此外，油價上升有助貨船自五月起減慢航行速度，致乾散貨船供應減少，從而帶動市況上揚

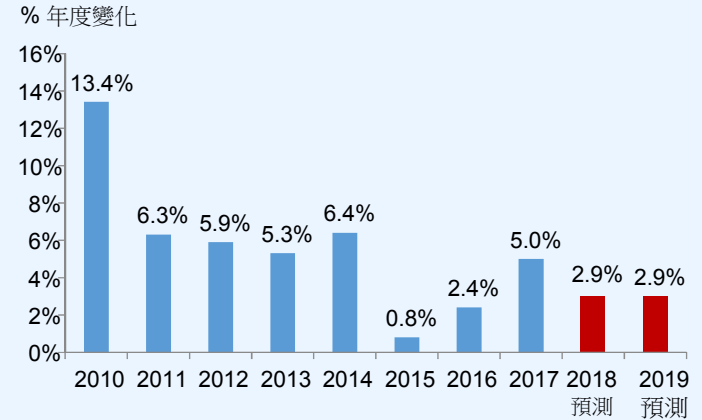
* 已扣除5%的佣金
 # BSI 以58,000載重噸貨船為基準
 資料來源：波羅的海交易所，於2018年11月26日的數據

預期2018年需求增長為2.9%，小宗散貨為 +3.9%

乾散貨需求年度變化
十億噸位航距







自2010年需求增長



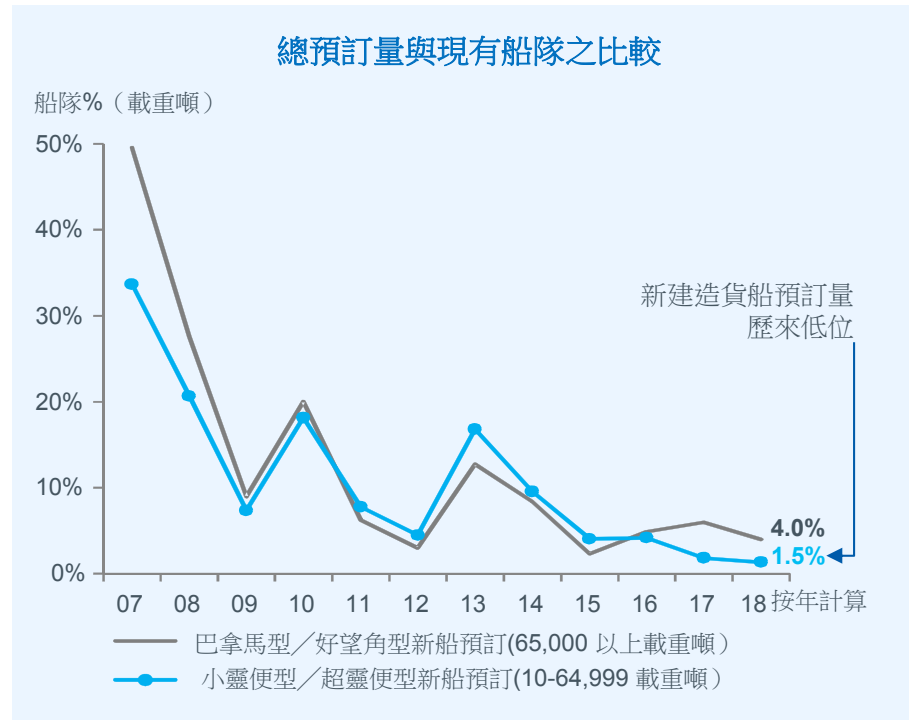
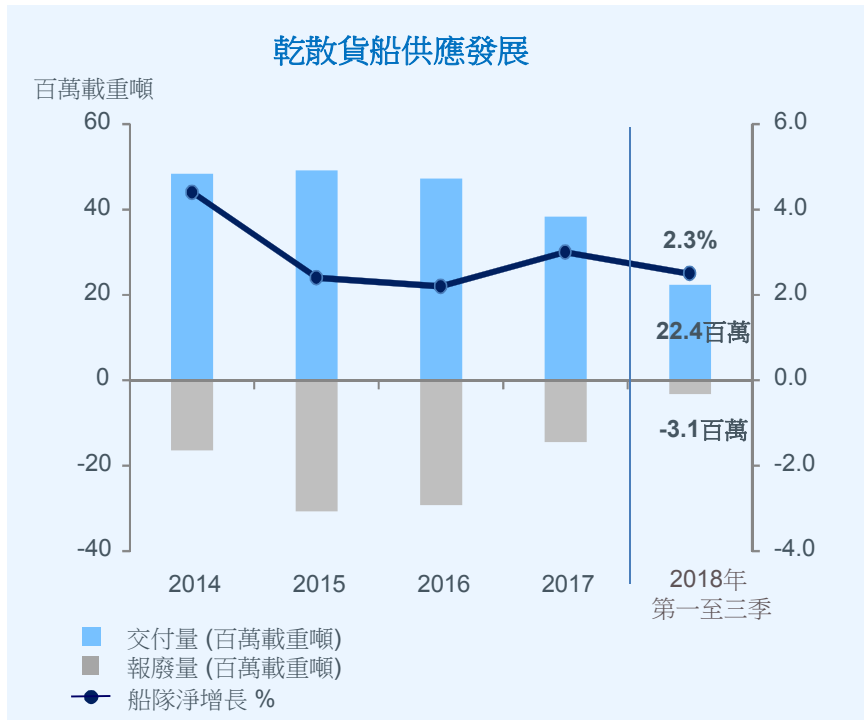
- 中國與美國的貿易衝突有可能影響小宗散貨分部貨物的流量，包括美國農產品（主要為大豆）及林木產品與水泥
- 至今的貿易保護主義行動僅影響太平洋航運業務的一小部分，預期貨物貿易線路可能因貿易關稅而轉移，而不會令貿易停頓

小靈便型乾散貨船的基礎條件較佳

	訂單各佔 現有船隊 百分比	平均船齡	船齡 20年以上	船齡 15年以上	2018年至今報廢量佔 於2018年10月1日之 現有船隊百分比 (按年計算)	
 小靈便型 – 82百萬載重噸 (25,000-41,999載重噸)	4.6%	9	10%	17%	0.4%	較少訂單
 超靈便型 – 197百萬載重噸 (42,000-64,999載重噸)	5.8%	9	7%	15%	0.3%	較多 老舊貨船
 巴拿馬型 – 222百萬載重噸 (65,000-119,999載重噸)	9.2%	9	6%	16%	0.1%	
 好望角型及更大型貨船 – 319百萬載重噸 (120,000+載重噸)	14.6%	8	6%	11%	0.8%	
乾散貨船總量 – 836百萬載重噸 (10,000以上載重噸)	9.9%	9	7%	15%	0.5%	

- 合併小靈便型及超靈便型乾散貨船預訂量減少至5.5%，為自1990年以來的最低位

新建造貨船交付量持續減少



- 2018年第一至三季船隊淨增長為2.3% (2.7%交付扣除0.4%報廢)
- 小靈便型及超靈便型乾散貨船預訂量非常有限 (1.5%預訂量為歷來低位)
+ 實際交付量少於預計訂單
➔ 將減少新建造貨船於未來數年的交付量

資料來源: Clarksons Research, 於2018年10月1日的數據

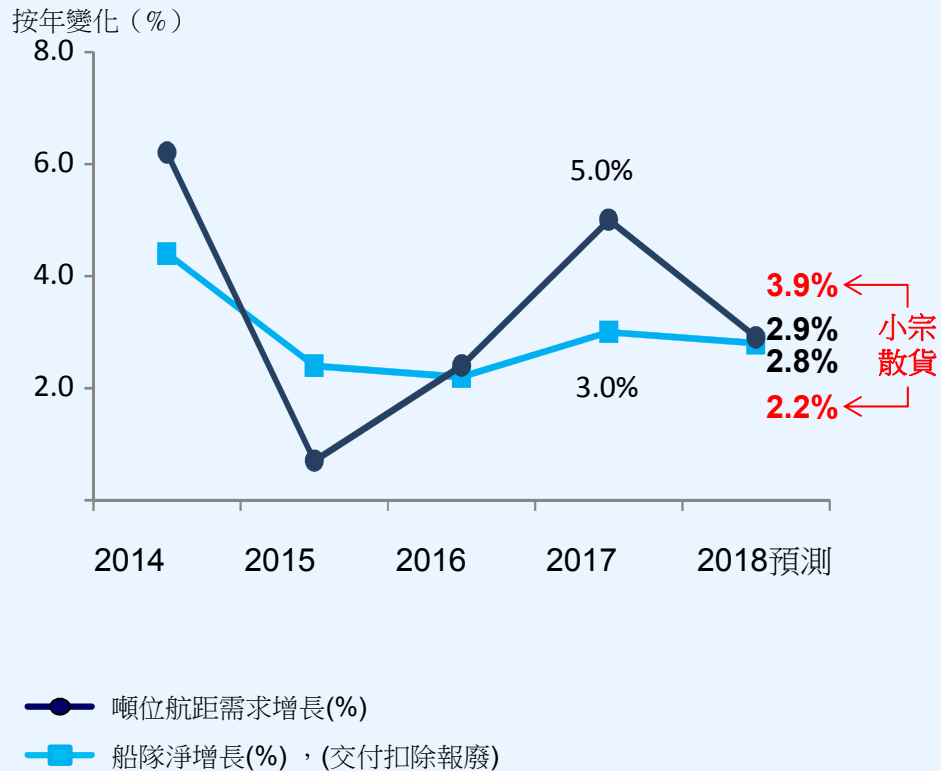
太平洋航運

11

With you for the long haul

乾散貨船供應及需求前景理想

乾散貨船供應及需求



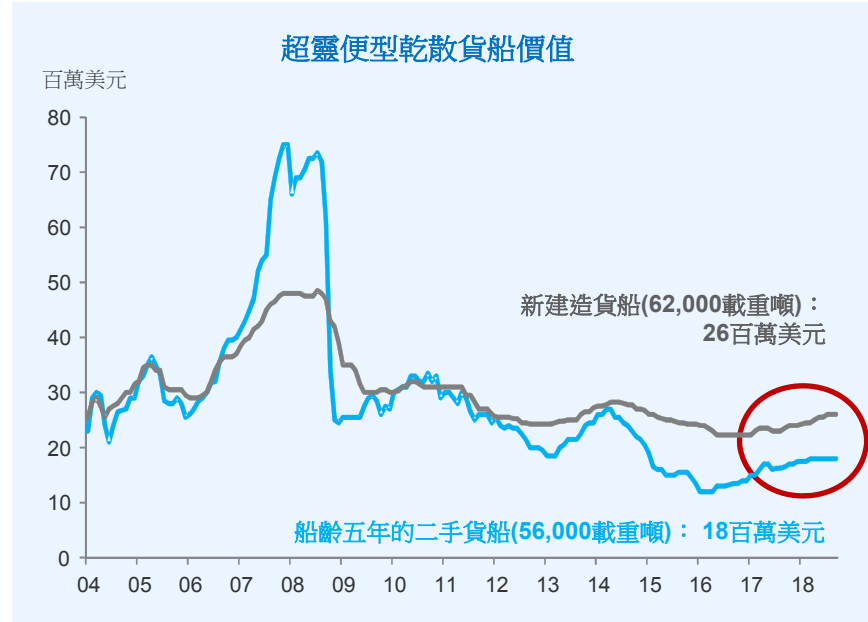
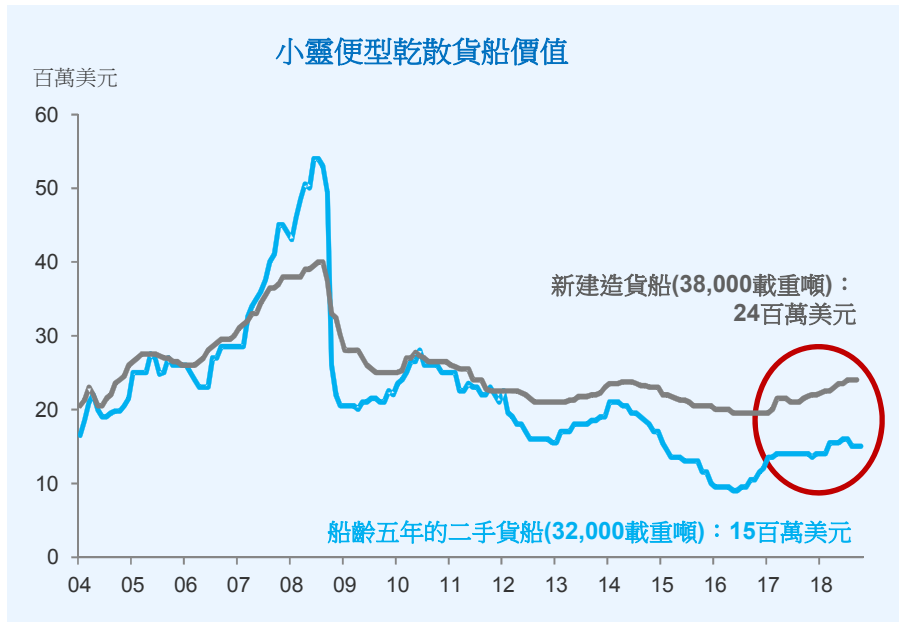
Clarksons Research 預計2018年全年:

- 噸位航距需求增長為2.9%
- 船隊淨增長為2.8%
(3.4%交付扣除0.6%報廢)
- 與2017年的38百萬噸相比，預期2018年實際新建造貨船交付量約為27百萬噸
- 造船廠於2018年及2019年逐步減少交付新建造貨船

小靈便型及超靈便型乾散貨船分部的基本因素更佳，估計兩者合共的淨增長於2018年只有約為2.2%，而於2019及2020年的淨增長更少於2%



新建造貨船與二手貨船的價格差距顯著



- 船齡五年的指標小靈便型乾散貨船自本年初上升7%，但於年中稍為回落，此乃由於買家於夏天淡季時的購買意慾較低，以及對中美貿易衝突持續抱持觀望態度
- 新建造貨船與二手貨船的價格差距越來越大(及貨船設計不確定性)持續減低船東訂購新建造貨船的意慾



新環境法規

新環境法規	內容	對業界影響	太平洋航運採取的相對應措施
IMO壓艙水公約 – 貨船必須於2019年9月8日後首次入塢時安裝系統	<ul style="list-style-type: none"> 國際海事組織(IMO)強制要求所有貨船配有壓艙水處理系統 美國海岸防衛隊要求所有貨船在駛至該水域前必須安裝了已批准的合規格的壓艙水處理系統 	<ul style="list-style-type: none"> 安裝壓艙水處理系統增加船東的資本開支 可能促使更多貨船報廢 	<ul style="list-style-type: none"> 我們已為所有自有貨船安排配置壓艙水處理系統 9艘自有貨船已裝有壓艙水處理系統，另有2艘即將交付的新購置貨船已於訂造時裝上 我們已承諾為餘下100艘自有貨船加裝以過濾及電催化為基準的系統 預期我們的自有貨船船隊可於2023年前完成有關裝配
低硫排放的規定 – 於2020年1月生效	<ul style="list-style-type: none"> 除在指定排放控制區的0.1%硫排放上限外，國際海事組織要求所有貨船在2020年排放不多於0.5%硫上限 船東可使用低硫燃料或安裝貨船廢氣淨化系統(淨化器)(費用可高達數百萬美元) 	<ul style="list-style-type: none"> 低硫燃料相對昂貴減低貨船加快航速的意欲 資本開支及停租日上升(若選擇安裝硫淨化器) 貨船設計不確定性減低訂造新貨船的意欲 可能促使更多貨船報廢 <p>→ 減少貨船供應</p>	<ul style="list-style-type: none"> 我們就使用合規低硫燃料及廢氣淨化系統或「硫淨化器」作好充分準備，但我們仍然相信大部分全球配有起重機裝置的乾散貨船船隊，尤其是小靈便型乾散貨船等較小型貨船，將會使用更昂貴的低硫燃料以符合硫上限的要求
於2050年前減少二氧化碳及溫室氣體排放量	<ul style="list-style-type: none"> 國際海事組織宣布二氧化碳及溫室氣體總排放量於2050年或之前須較2008年的排放量減少至少50%，以及於2030年及2050年或之前改善二氧化碳平均效率分別至少40%及70% 	<ul style="list-style-type: none"> 減慢航速可減少碳排 發展新燃料、發動機技術及貨船設計 可能促使更多貨船報廢 <p>→ 減少貨船供應</p>	<ul style="list-style-type: none"> 暫停任何新貨船訂單及密切留意新技術及設計的發展

對業界有更大影響

對業界有更大影響

我們相信新環境法規將對環境及為業界帶來正面影響，該等新法規將淘汰那些設計欠佳及船齡較高的貨船，令擁有規模更大的優質船隊、實力更雄厚的公司受益，因其在實踐及經濟上更能適應及應對規例要求

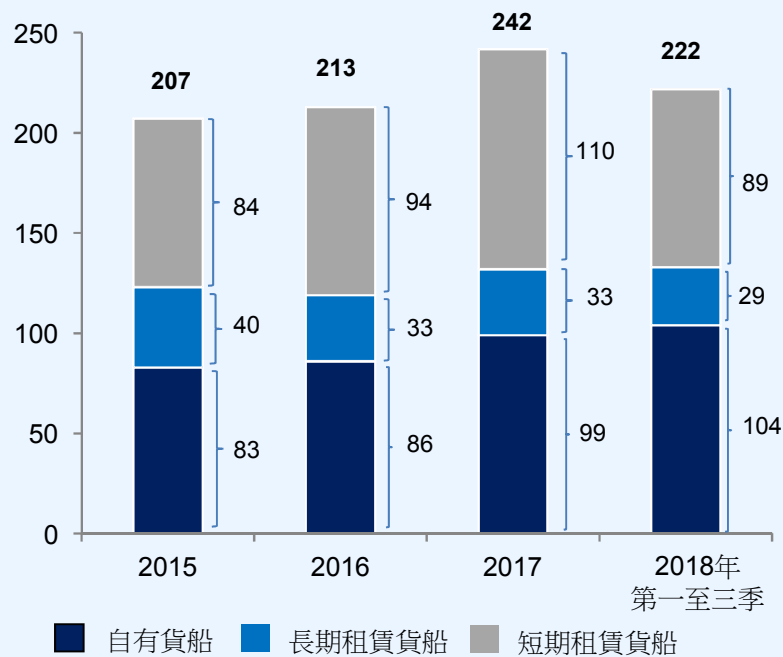
An aerial photograph of an offshore oil rig deck. The deck is painted red and features a central green helipad with a yellow 'H' and a white border. Safety markings, including the words 'SAFETY' and 'FIRST', are visible on the deck. Various pieces of equipment, including cranes and structural beams, are scattered across the deck. The rig is situated in the middle of a dark blue sea.

財政和營運回顧

太平洋航運船隊搭配組成正在轉變

小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊發展

貨船營運平均數目



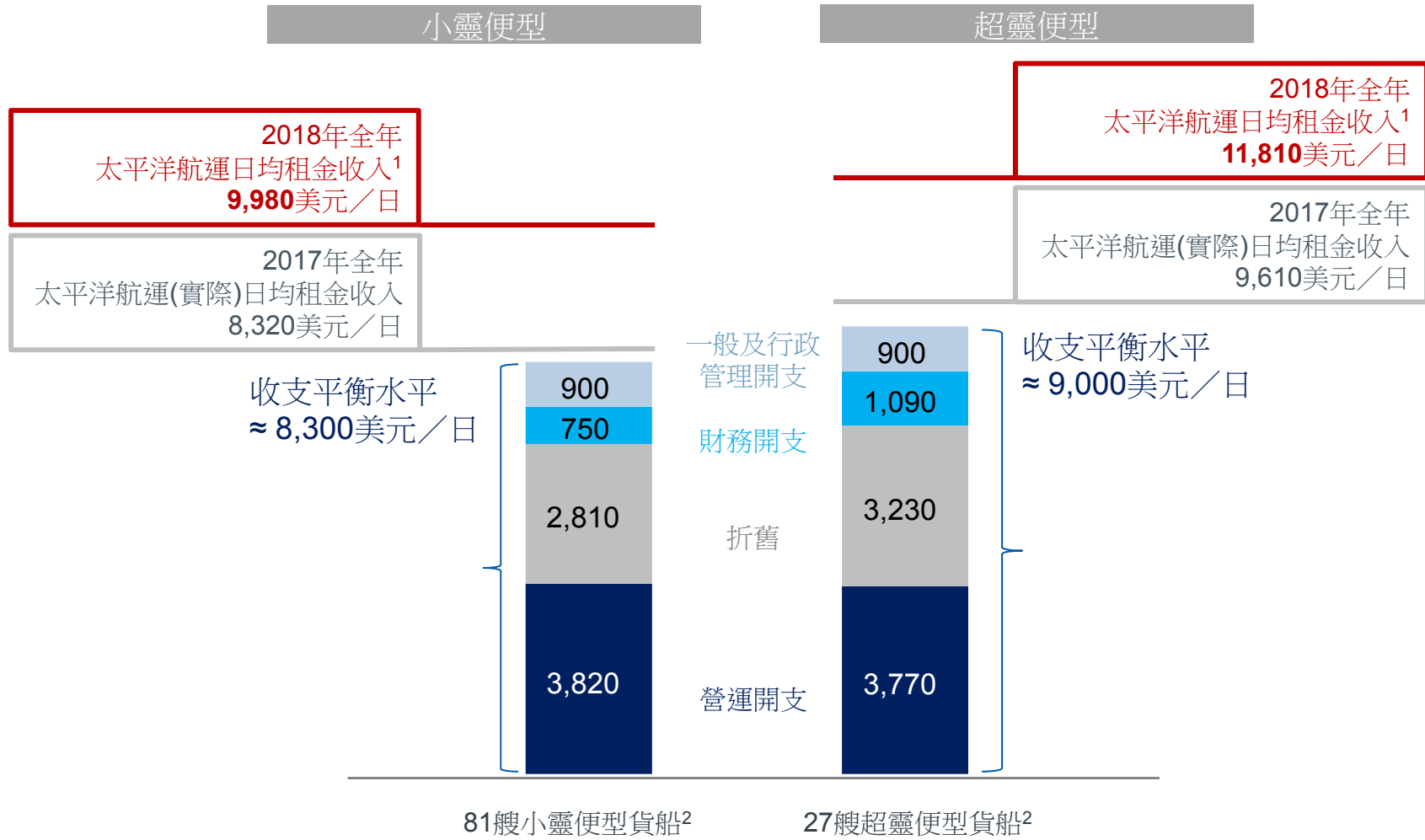
註: 期內小靈便型及超靈便型的營運平均數目

- 擁有更多自有貨船能為我們提供最佳的營運控制和盈利槓桿
- 隨著自有貨船的交付取代現有的長期租賃貨船，這將進一步提升盈利收入
- 我們的短期租賃貨船船隊數目會隨著市場需求和可實現的經營利潤而變動。短期租賃貨船的數目自2017年起減少，主要是由於中國國內對鋼材需求強勁而令出口量下降



Pacific Basin

具競爭力的自有貨船收支平衡水平



¹ 2018年全年已訂合約為截止於2018年第三季的數據

² 另外3艘於期內已購買並預期於2018年下半年及2019年年初交付的貨船

已就持續逐步復甦的市場作好準備

我們的按期租合約
對等基準日均收入(TCE)
較市場表現優勝

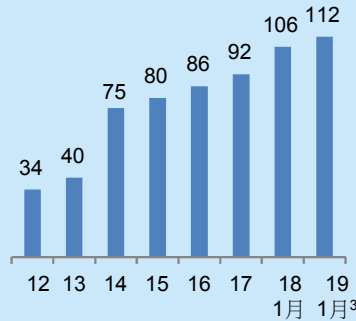
過去5年平均溢價：

1,870美元/日
小靈便型乾散貨船
日均收入

1,260美元/日
超靈便型乾散貨船
日均收入



更多成本固定的
自有貨船



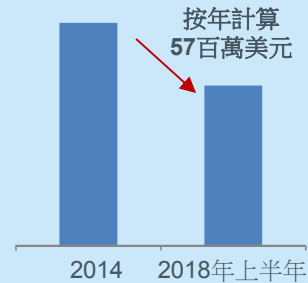
自有貨船收支平衡水平
包括一般行政及管理開支

8,300美元/日
小靈便型¹

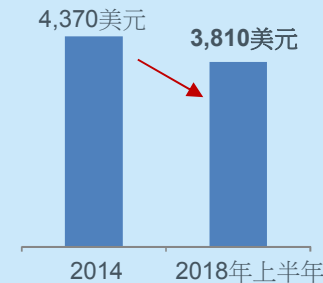
9,000美元/日
超靈便型²

有效控制成本

集團年度
一般及行政管理開支
75.7百萬美元



日均貨船營運開支
(合併小靈便型及超靈便型貨船)



市場租金敏感度分析*

市場租金
+/-
1,000 美元
按期租合約對等基準日均收入



全年溢利變動

+/-
35 - 40
百萬美元

¹ 2018年上半年太平洋航運自有小靈便型乾散貨船 7,380 美元/日 + 一般行政及管理開支 900 美元/日 ≈ 8,300 美元/日

² 2018年上半年太平洋航運自有超靈便型乾散貨船 8,090 美元/日 + 一般行政及管理開支 900 美元/日 ≈ 9,000 美元/日

³ 另外3艘於期內已購買並預期於2018年下半年及2019年年初交付的貨船

* 根據現有的船隊數目及承擔以及所有其他事項不變

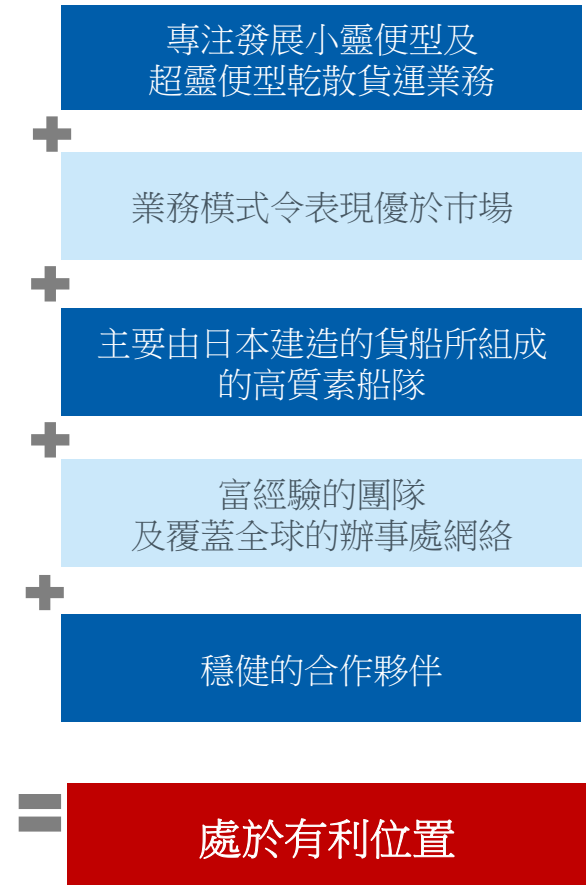


展望

- 小宗散貨貨運市場自九月底起再次改善。儘管貿易爭議愈趨緊張，預期全球廣泛地區的國內生產總值(GDP)增長仍然理想，將推動乾散貨需求上升及更正面供應基本因素
- 中期內可能影響市場的因素：
 - +** 正面的經濟增長及商品需求的前景、低交付量及新推行的環境法規持續減低買家對新建造貨船訂購意慾、及因更多貨船停租日和減慢航速而限制了貨船供應
 - 中國煤炭及礦石入口量減少的風險、貿易關稅及貿易衝突升級影響對乾散貨物的需求、新建造貨船數目訂單增加及貨船加快航行速度
- 我們對市場持續復甦抱審慎樂觀的態度，儘管當中仍會有些波動

策略 – 已就持續復甦的市場作好準備

- 繼續專注於領導全球的小靈便型及超靈便型乾散貨船業務
- 利用我們龐大的可互換貨船船隊及全球辦事處網絡，以及小宗散貨的特性，提高貨船僱用率及按期租合約對等基準的收入
- 在中期內無意購買新建造貨船，我們將密切留意技術、燃料及法規方面的發展
- 擁有穩健的現金及淨負債比率將有助提升我們的品牌形象，成為客戶及持份者心目中的首選、強大、可靠及安全的貨運合作夥伴





此簡報包括若干預測, 該等預測乃根據太平洋航運的財政狀況、營運業績及業務發展及管理層若干的目標計劃而制定。

簡報內的預測, 已包含已知、未知、不確定及其他風險因素在內。這些因素有可能影響集團未來實際的業績及業務發展而使表現與該等預測所預期出現重大差距。簡報乃根據集團現時及未來業務發展策略, 及其未來經營所在的政治及經濟環境作出多項假設。

如上述簡報之中文版與英文版出現差異, 概以英文版作準。

我們的溝通渠道:

財務報告

- 年度及中期報告
- 季度交易活動最新公布
- 業務活動新聞稿

股東會議及熱線

- 分析員日及投資者關係認知研究
- 與分析員會面
- 與投資者/分析員通電及回應查詢

投資者關係聯絡 — 劉瑞琦

電郵: elau@pacificbasin.com

ir@pacificbasin.com

電話: +852 2233 7000

公司網站 — www.pacificbasin.com

- 公司資料
- 企業管治、風險管理及企業的社會責任
- 船隊資料及下載
- 投資者關係:
- 財務報告、新聞及公告、Excel下載版本、獎項及媒體訪問、股票報價及股息記錄、財務誌要及詞彙

社交媒體溝通

在Facebook、Twitter、LinkedIn及微信與我們聯繫

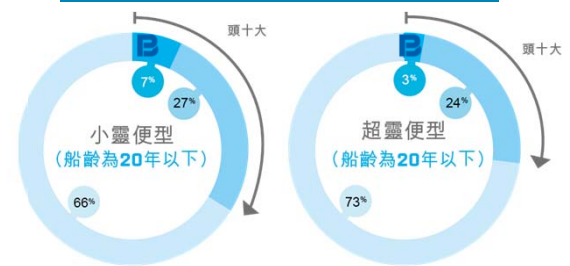


<h3>專業伙伴</h3>  <p>與客戶零距離接觸</p>  <p>全球12個 主要地區的辦事處</p>  <p>不分晝夜 24小時支援</p>	<h3>卓越往績</h3>  <p>可信賴及高透明度</p>  <p>穩健的 資產負債表及 過往優秀的紀錄</p>  <p>榮膺多個獎項 重點著眼於企業社會責任 政策及環境發展</p>	<h3>優質船隊</h3>  <p>由內部技術及營運部門管理 多功能貨船</p>  <p>高質素的現代化貨船 配備業內 最高水平的設計</p>  <p>低收支平衡水平及 節省燃料</p>
--	--	--

我們的全球辦事處網絡及營運地區



我們船隊的市佔率



我們的25-42,000載重噸的小靈便型乾散貨船及其船齡在20年以下佔全球小靈便型乾散貨船船隊約7%，而我們的50-65,000載重噸的超靈便型乾散貨船及其船齡在20年以下則佔全球超靈便型乾散貨船船隊約3%



附錄： 策略模式

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

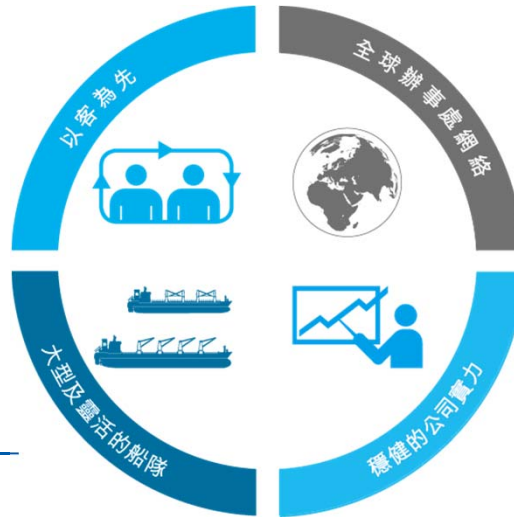
從解決問題出發，向客戶提供合理、
迅速及靈活的服務

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

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



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

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

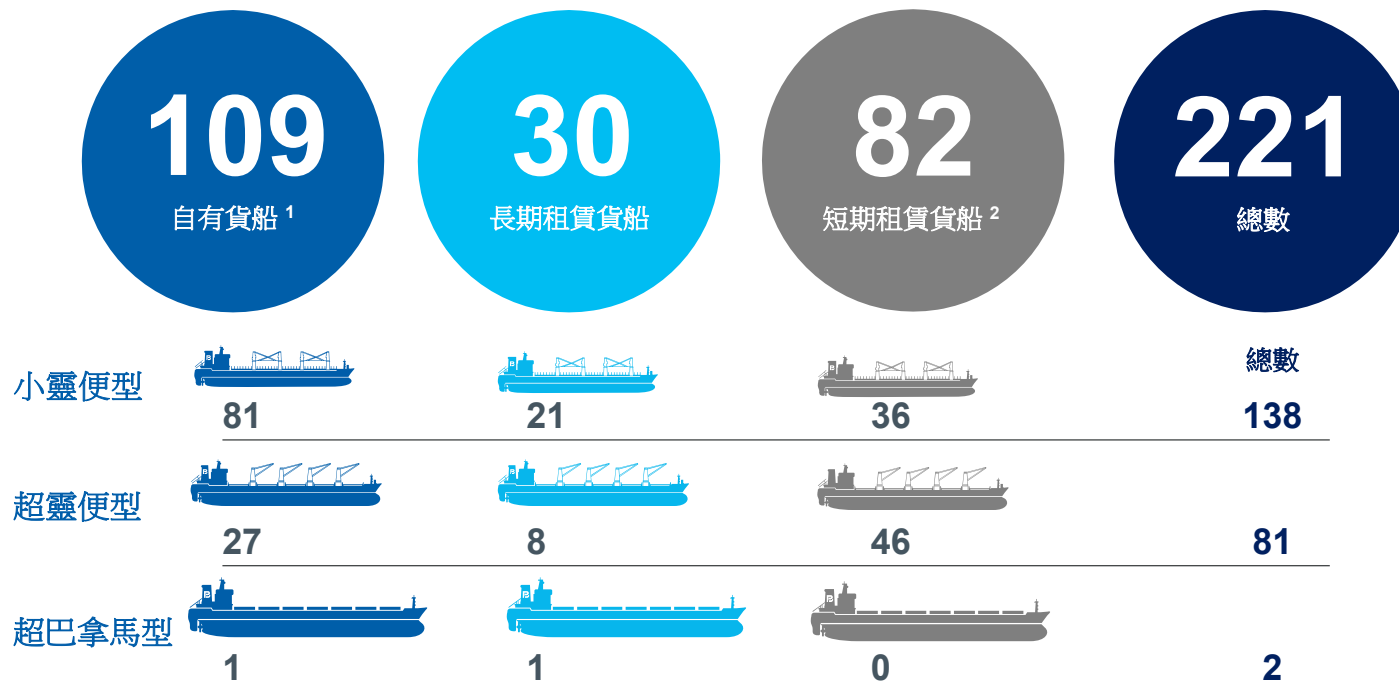
穩健的現金狀況及強勁的往績記錄使我們成為
首選合作夥伴

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

附錄： 船隊資料 – 2018年9月30日

www.pacificbasin.com
我們的船隊



¹ 另外3艘於期內已購買並預期於2018年下半年及2019年年初交付的貨船

² 於2018年9月營運的短期及以租金與指數掛鈎的貨船平均數目

核心船隊平均船齡：8.1年

註：我們於2018年第三季營運平均216艘貨船

附錄：太平洋航運第三季度按期租合約對等基準的日均租金上升**24%**及**30%**

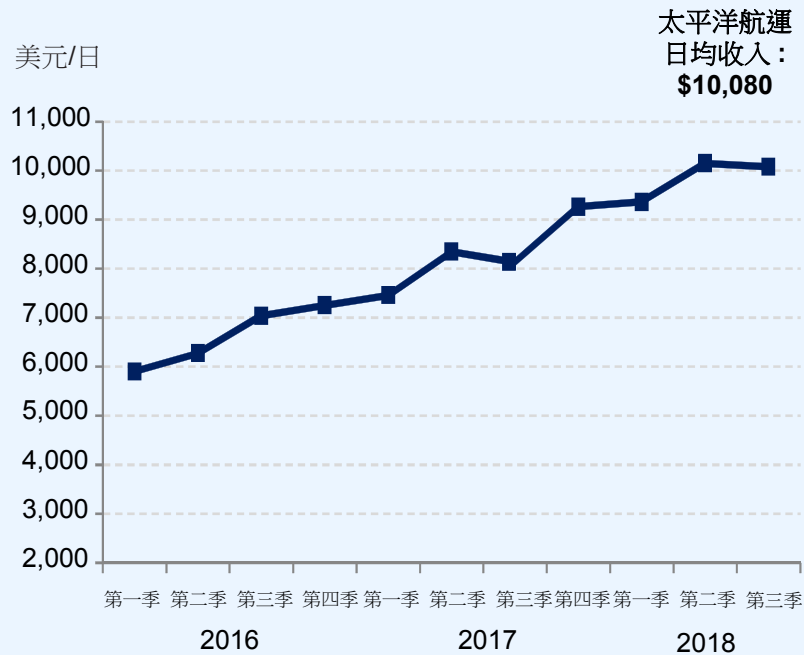
- 小靈便型及超靈便型乾散貨船貨運指數的第三季度租金上升至自**2011**年以來的最高水平。本集團於第三季度錄得小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準(TCE)的日均租金與**2017**年同期比較分別上升了**24%**及**30%**
- 於第三季度內，我們購買並獲交付一艘現代化二手超靈便型乾散貨船
- 我們於**2018**年五月時承諾之**50%**以股權支付代價購買的四艘現代化貨船，當中的三艘將於未來五個月內交付，使我們的自有船隊數目增至**112**艘

已就持續復甦的市場作好準備：

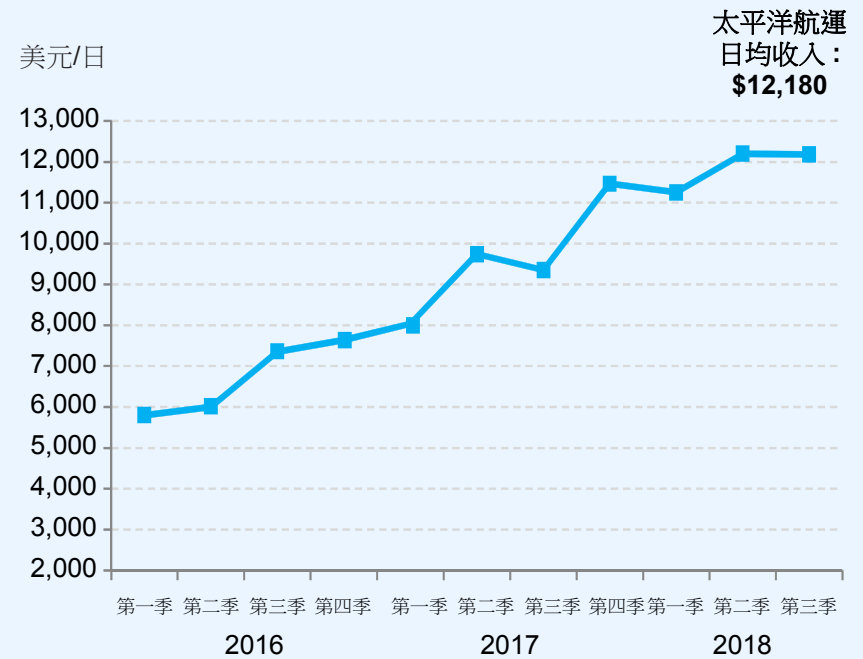
- 儘管貿易爭議愈趨緊張，預期全球廣泛地區的國內生產總值(GDP)增長仍然理想，將有利乾散貨需求
- 此外，新環境法規減低買家對新建造貨船訂購意慾及因更多貨船停租日和減慢航速而限制了貨船供應
- 我們對市場持續復甦抱審慎樂觀的態度，儘管當中仍會有些波動
- 我們以客為先的健全業務模式、環球辦事處網絡、經驗豐富的員工、龐大的自有船隊配以大致固定及具競爭力的成本架構，均有利我們從正在復甦的市場中受惠

附錄： 集團的日均收入季度表現自2016年初起大幅改善

太平洋航運小靈便型乾散貨船日均收入表現



太平洋航運超靈便型乾散貨船日均收入表現



- 太平洋航運日均收入回升至2013/2014年冬季以來的最高水平



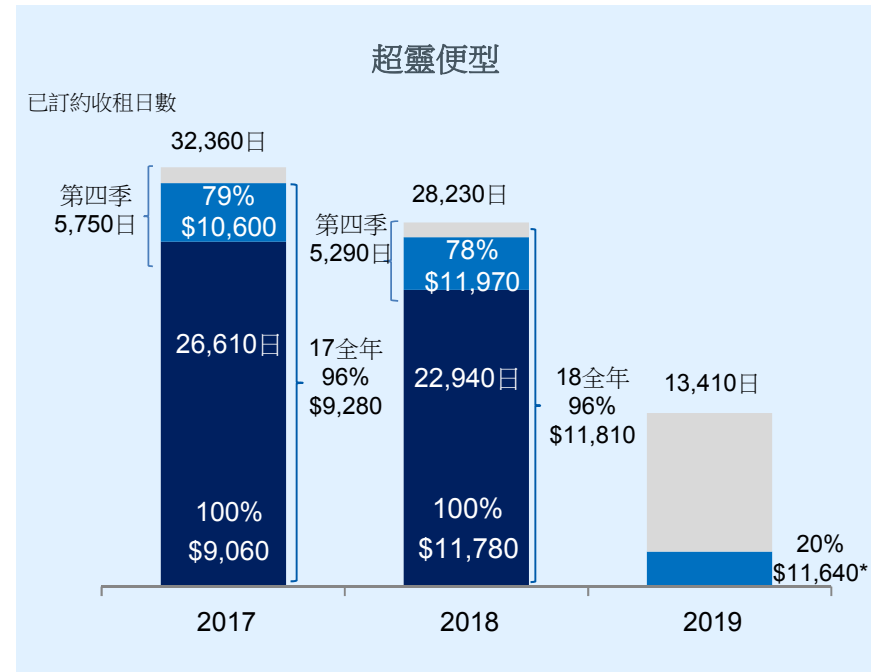
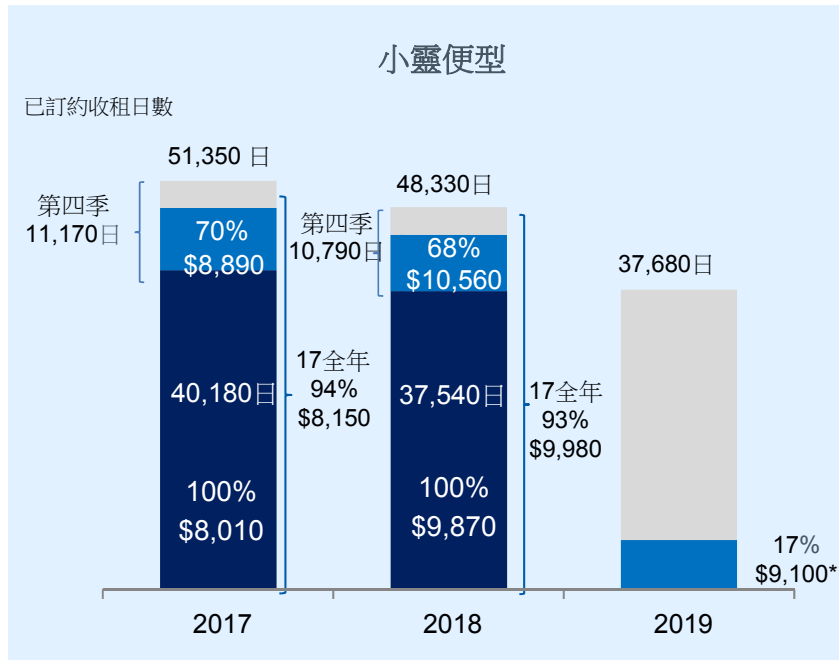
Pacific Basin

附錄： 2018年第三季表現及2018/2019已訂合約

	美元／日	小靈便型	超靈便型	
2018年 第三季	2018年第三季太平洋航運日均淨收入	10,080	12,180	於2018年10月10日之已訂合約 較2017年第三季有所改善： 小靈便型： +24% / \$1,950 超靈便型： +30% / \$2,830
	小靈便型(BHSI)/超靈便型(BSI)乾散貨船指數 2018年第三季市場淨租金	7,840	11,260	
	太平洋航運優於市場表現	28% / 2,240	8% / 920	
2018年 第一至三季	年初至今太平洋航運日均淨收入	9,870	11,780	
	小靈便型(BHSI)/超靈便型(BSI)乾散貨船指數 年初至今市場淨租金	8,080	10,800	
	年初至今太平洋航運優於市場表現	22% / 1,790	9% / 980	
2018年第四季及2019年已訂合約				
2018年 第四季	2018年第四季太平洋航運日均淨收入	10,560	11,970	
	已訂約收租日比率	68%	78%	
2019年	2019年全年太平洋航運日均淨收入	9,100*	11,640*	
	已訂約收租日比率	17%	20%	

* 註：2019年的遠期貨運合約訂約主要為逆航貨運

附錄： 2018年第三季表現及未來已訂合約



■ 第一至三季已完成 ■ 已訂約 ■ 未訂約

註：2019年的遠期貨運合約訂約主要為逆航貨運
美元／日，2017數據為於2017年10月公布的資料
於2018年10月10日之已訂合約

百萬美元	2018年上半年	2017年上半年	變動
稅息折舊及攤銷前溢利	99.3	56.6	+42.7
基本溢利／（虧損）	28.0	(6.7)	+34.7
股東應佔盈利	30.8	(12.0)	
股息	2.5港仙	-	
百萬美元	2018年6月30日	2017年12月31日	
現金	317.1	244.7	
淨負債比率	36%	35%	
自有貨船／貨船總數*	108 / 224	106 / 222	

- 小宗散貨市場租金上升，配以我們持續優於大市的表現及有效維持具競爭力的成本架構，有助我們業績顯著改善
- 我們宣布派發中期股息每股為2.5港仙
- 我們取得325,000,000美元的循環信用貸款，顯著地延長我們的還款期以及降低我們的財務開支
- 我們收購了五艘現代化貨船，其中四艘以發行新股份以支付一半代價，我們的自有貨船數目將增加至111艘
- 目前的貿易爭議只影響我們業務的一小部分，但若加劇為全球貿易戰，則可影響全球國內生產總值及乾散貨市場需求
- 我們對市況的持續改善抱謹慎樂觀態度，儘管復甦之路有些波動

附錄： 穩健的資產負債表及流動資金

2018年中期業績

百萬美元	2018年 6月30日	2017年 12月31日
貨船及其他固定資產	1,821	1,798
資產總額	2,358	2,232
貸款總額	974	881
負債總額	1,163	1,070
資產淨額	1,195	1,161
借貸淨額（已包括現金總額317,000,000美元）	657	636
借貸淨額相對我們的船隊及其他固定資產賬面淨值比率 KPI	36%	35%

- 貨船平均賬面淨值：小靈便型：14,900,000美元，平均船齡10.3年；
超靈便型：21,900,000美元，平均船齡6.5年
- 關鍵績效指標：維持淨負債比率低於50%

附錄： 2018年上半年業績大幅改善

2018年中期業績

於6月30日

百萬美元	2018年 上半年	2017年 上半年		
收入	795.6	702.9		
航程開支	(360.6)	(339.8)		
按期租合約對等基準租金收入	435.0	363.1		
自有貨船開支	(144.7)	(134.8)		
租船開支*	(233.4)	(209.3)		
營運溢利／（虧損）	56.9	19.0		
一般及行政管理開支總額	(28.4)	(26.2)		
稅項及其他	(0.5)	0.5		
基本溢利／（虧損） KPI	28.0	(6.7)		
未變現的衍生工具及一次性項目	2.8	(5.3)		
股東應佔溢利／（虧損）	30.8	(12.0)		
稅息折舊及攤銷前溢利	99.3	56.6		

自有貨船開支	18上半年	17上半年
營運開支	(72.5)	(66.9)
折舊	(56.3)	(52.2)
財務開支	(15.9)	(15.7)

未變現的衍生工具及一次性項目	18上半年	17上半年
未變現的衍生工具收入	4.4	(2.6)
撇銷貸款安排費用	(1.6)	-
辦公室搬遷開支	-	(1.4)
拖船減值及出售	-	(1.3)

- 鑒於市況改善及本集團的溢利回復較可觀水平，董事會宣布派發中期股息每股為2.5港仙

* 已扣減有償契約撥備撥回

附錄： 小靈便型及超靈便型分部均有改善

2018年中期業績

		2018年 上半年	2017年 上半年	變動
小靈便型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	38.4	7.8	+392%
收租日	(日)	25,210	25,660	-2%
租金收入	(美元/日)	9,750	7,920	+23%
自有 + 租賃貨船開支	(美元/日)	8,150	7,660	-6%
超靈便型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	15.8	9.1	+74%
收租日	(日)	15,650	17,330	-10%
租金收入	(美元/日)	11,730	8,920	+32%
自有 + 租賃貨船開支	(美元/日)	10,690	9,000	-19%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	2.7	2.7	-
一般及行政管理開支及稅項	(百萬美元)	(28.9)	(25.7)	-13%
基本溢利	(百萬美元)	28.0	(6.7)	+518%

+/- 附註：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

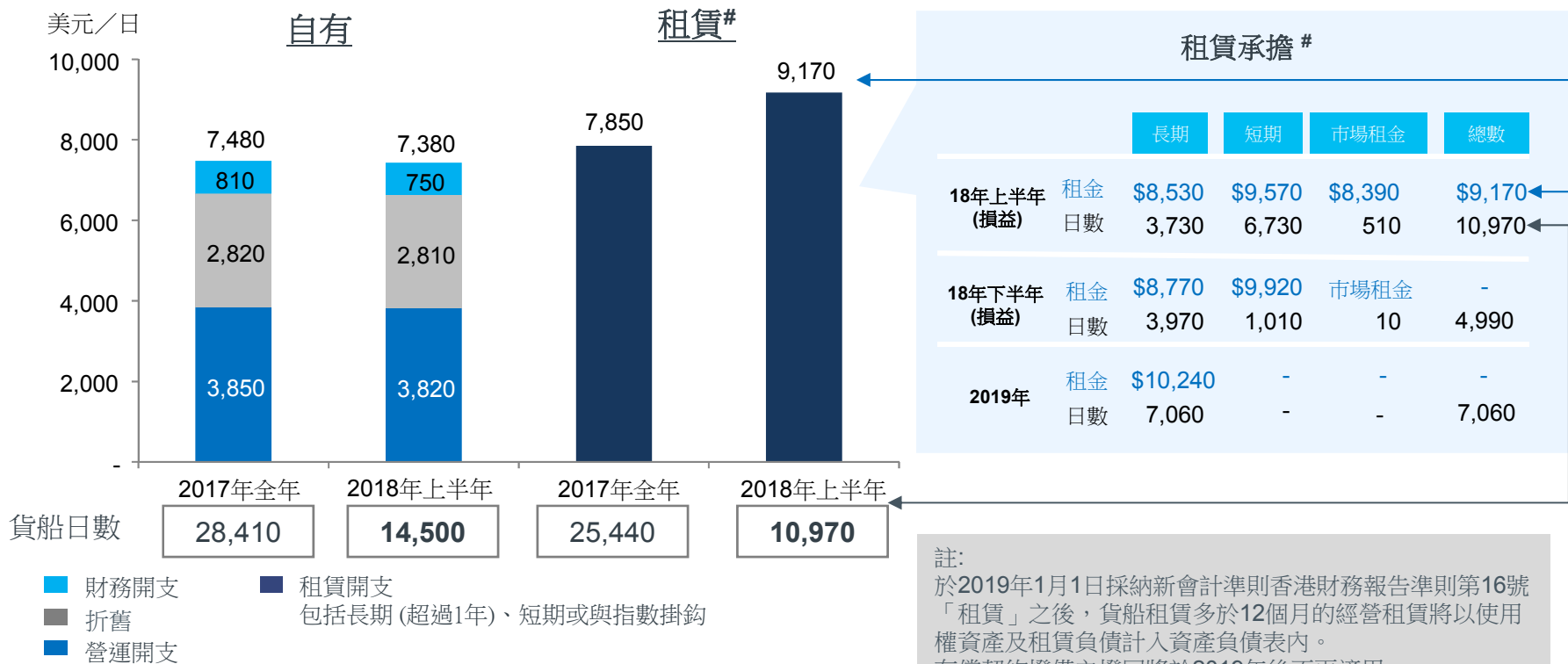
附錄： 小靈便型乾散貨船 — 自有貨船開支減少

2018年中期業績

於2018年6月30日

8,150美元／日 綜合損益開支 (不包括一般及行政管理開支) (2017全年: 7,660美元)	6,690美元／日 綜合現金開支 (不包括一般及行政管理開支) (2017全年: 6,360美元)	690美元* 一般及行政管理日均開支 (2017全年: 600美元)
---	---	---

2018年上半年小靈便型日均貨船開支



* 由自有貨船900美元／日及租賃貨船510美元／日得出的數目
租賃開支為損益基準 (有償契約撥備撥回)

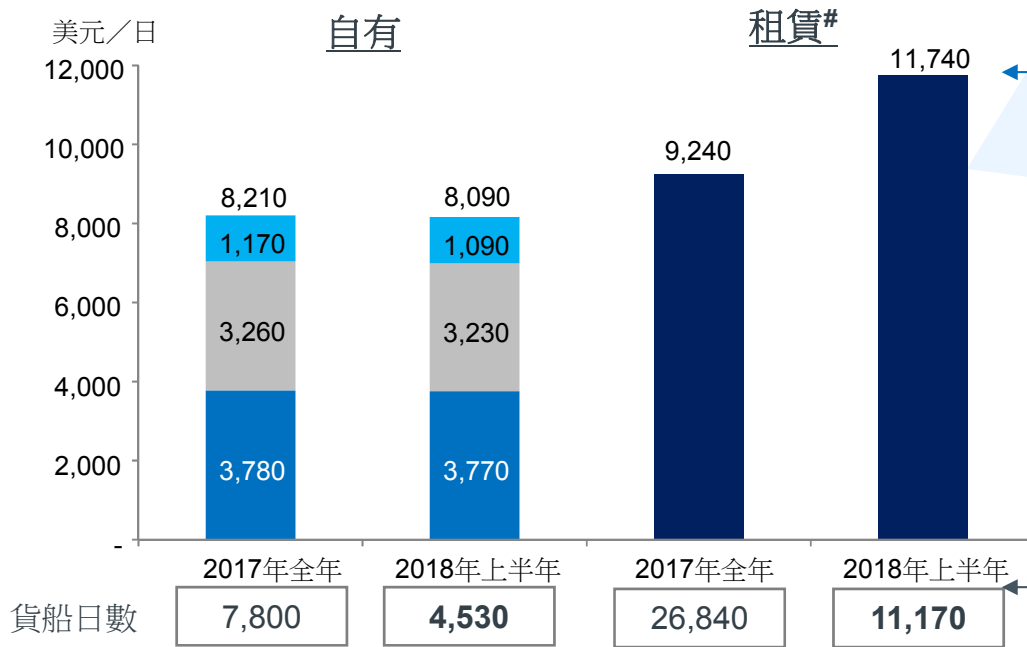
附錄：超靈便型乾散貨船 – 增加自有貨船數目以減低日均貨船開支

2018年中期業績

於2018年6月30日

<p>\$10,690 美元／日</p> <p>綜合損益開支 (不包括一般及行政管理開支) (2017全年: 9,000美元)</p>	<p>9,790 美元／日</p> <p>綜合現金開支 (不包括一般及行政管理開支) (2017全年: 8,310美元)</p>	<p>690 美元*</p> <p>一般及行政管理日均開支 (2017全年: 600美元)</p>
--	---	--

2018年上半年超靈便型日均貨船開支



		長期	短期	市場租金	總數
18年上半年 (損益)	租金	\$11,670	\$11,810	\$10,760	\$11,740
	日數	1,430	9,050	690	11,170
18年下半年 (損益)	租金	\$11,610	\$11,760	市場租金	-
	日數	1,360	1,720	280	3,360
2019年	租金	\$13,050	\$10,820	市場租金	-
	日數	2,360	150	50	2,560

■ 財務開支
■ 折舊
■ 營運開支
■ 租賃開支
 包括長期 (超過1年)、短期或與指數掛鈎

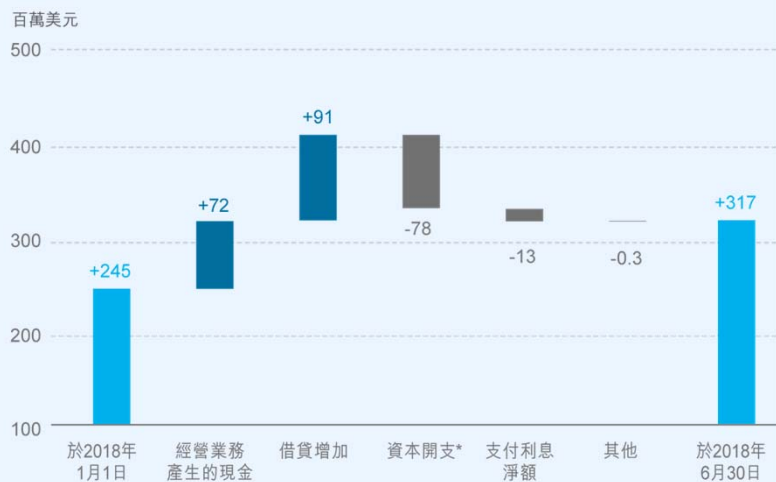
註：
於2019年1月1日採納新會計準則香港財務報告準則第16號「租賃」之後，貨船租賃多於12個月的經營租賃將以使用權資產及租賃負債計入資產負債表內。有償契約撥備之撥回將於2019年後不再適用。

* 由自有貨船900美元／日及租賃貨船510美元／日得出的數目
租賃開支為損益基準 (有償契約撥備撥回)

附錄： 延長還款期以及降低我們的財務成本

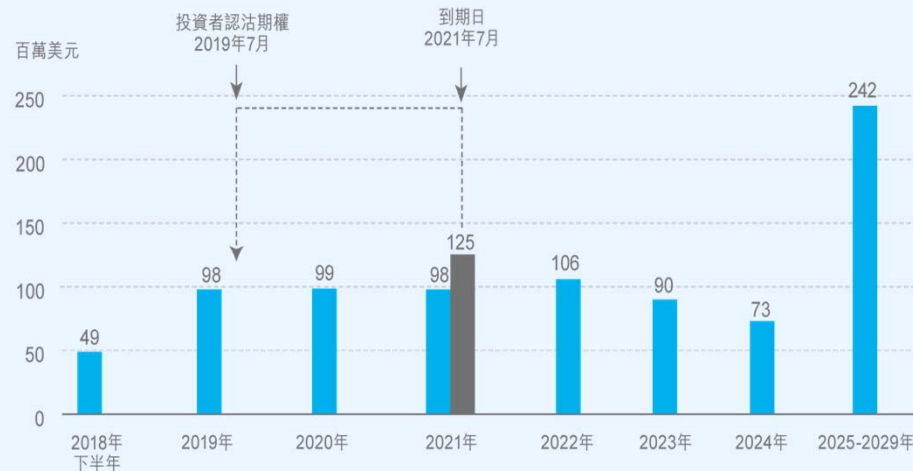
於2018年6月30日

2018年上半年現金流



* 不包括以股本支付的8,000,000美元資本開支

借貸償還明細表



■ 現金及存款結餘
 ■ 現金流入
 ■ 現金流出
 ■ 有抵押借貸 (855,200,000美元)
 ■ 可換股債券 (面值125,000,000美元, 賬面值119,000,000美元, 到期日2021年7月)

- 於6月，本集團新簽訂以50艘貨船(包括9艘未被抵押貨船)作抵押的7年期325,000,000美元循環信用銀團貸款，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。

317百萬美元
現金及存款

6 艘貨船¹
未被抵押
(約120百萬美元的賬面值)

50百萬美元資本開支²
3艘二手貨船預期於
2018年下半年及2019年交付

KPI
3.8%
平均現金利率

¹ 包括3艘於期內已購買並預期於2018年下半年及2019年年初交付的貨船

² 50,000,000美元資本開支 = 13,500,000美元現金 + 36,500,000美元以股本支付

中期內的可能市場因素

機會

- ▶ 中國及其他國家強勁的行業增長及基礎設施投資增加對乾散貨運的需求
- ▶ 所有主要經濟領域呈現積極而廣泛的增長前景
- ▶ 轉向肉類飲食大幅增加用作動物飼料的穀類的持續需求
- ▶ 中國環保政策促使資源由國內轉至進口供應
- ▶ 環境海事法規促使船隻報廢數量從現時的低位增加，並減低業內訂購新建造貨船的意慾
- ▶ 中期內的建造貨船交付量偏低
- ▶ 燃油價格上升週期令船隻以較慢速度航行，導致供應及排放減少
- ▶ 新興南亞及東南亞國家的動力煤進口量增加

威脅

- ▶ 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
- ▶ 美國及其主要貿易夥伴之間的貿易關稅問題導致貿易活動因進口商尋求其他商品來源而在短期減少
- ▶ 貿易爭議升級，影響全球國內生產總值增長，減弱市場情緒及乾散貨船需求
- ▶ 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
- ▶ 低燃油價格週期導致貨船加快航行速度，進而令供應及排放增加

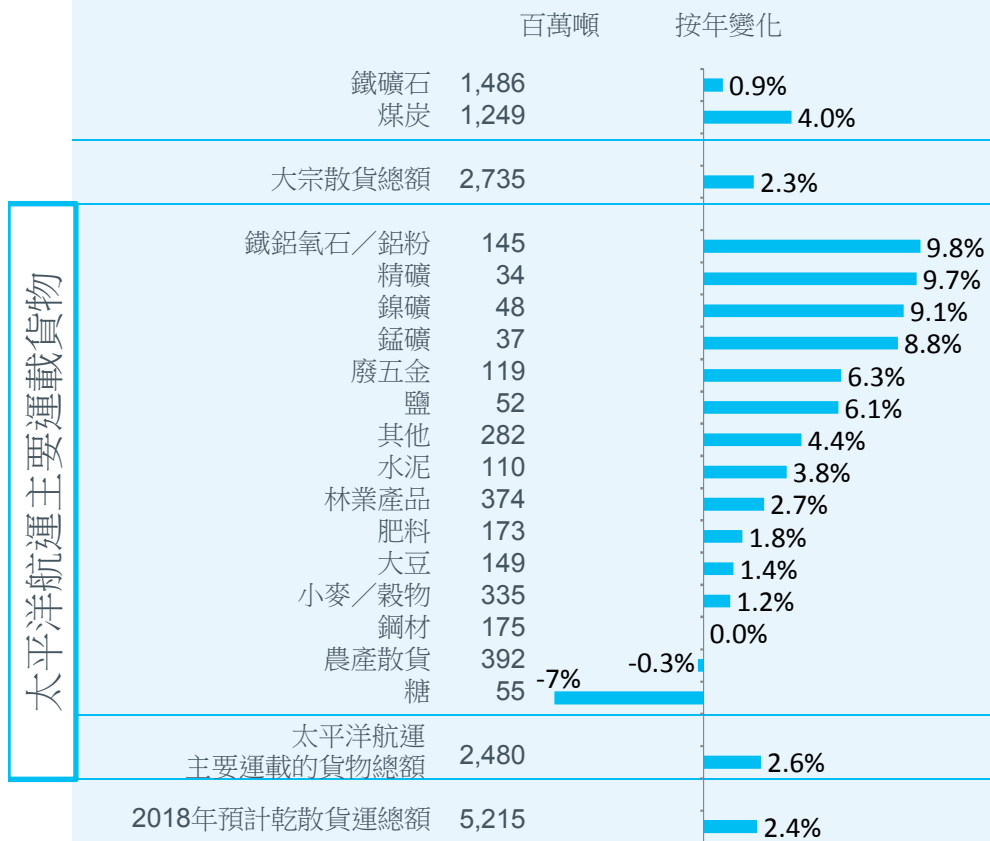
附錄： 我們現在不會訂購更多新建造貨船

減低業內訂購
新建造貨船
的意慾

- 市場並不需要更多新建造貨船
 - 全球船隊仍可透過提高航行速度產生額外潛在運力
 - 新建造貨船在效率上不及一艘高質素的日本建造二手貨船
- 業界需要一個更加合理的盈利水平
- 目前訂購新建造貨船會有較高的風險及較長的投資回報期
 - 如何自**2020**年起以最佳方式遵守全球硫排放上限的規定
 - 安裝哪一種壓艙水處理系統
 - 關於未來燃料價格、種類及供應的問題
 - 有關氮氧化物及二氧化碳排放等的潛在新增法規
 - 長遠而言更快速及可能更多重大技術發展
- 二手貨船價格較新建造貨船更具吸引力
- 自**2019**年起將期租合約資本化的新會計準則的要求

附錄： 2018年乾散貨需求

2018年預計乾散貨貿易量



太平洋航運主要運載貨物

2018年第三季的需求主要動力

- 整體經濟環境可從中國內外鋼鐵生產量顯示有所改善
- 美國煤炭出口量增長強勁
- 大西洋地區的小宗散貨需求強勁是由巴西及美國的農產品出口量所帶動；太平洋地區的需求受惠於鐵鋁氧石、鎳礦、銅精礦、林業產品及其他我們專門從事的小宗散貨

2018年長遠發展

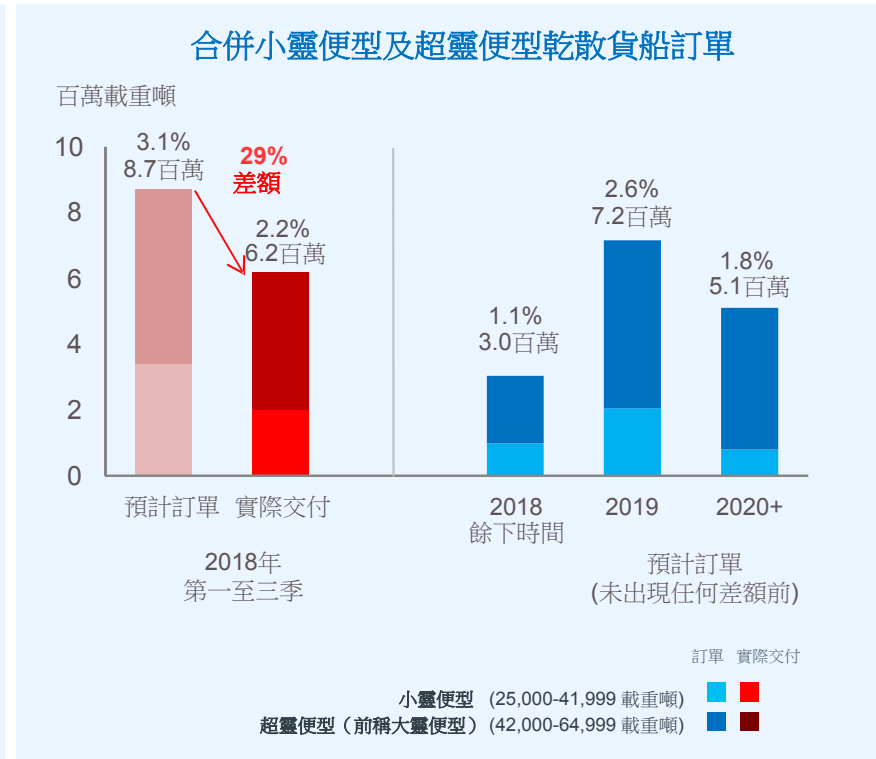
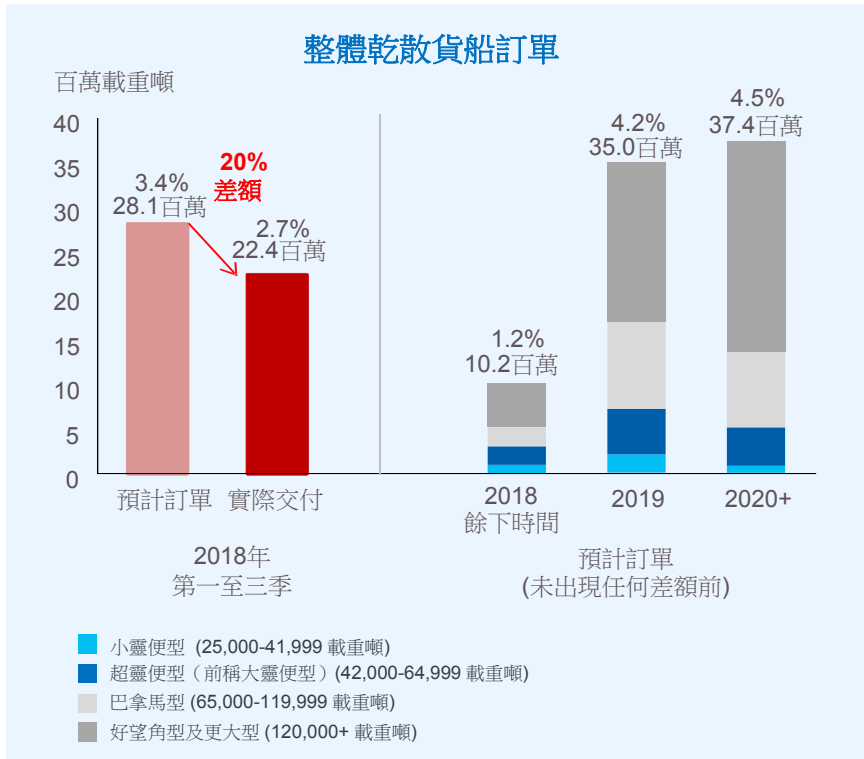
- 強勁的全球國內生產總值(GDP) — 乾散貨需求主要動力
- 人類的飲食方向轉趨以肉類為主，大幅增加以穀物作飼料的持續需求
- 美國與其主要貿易夥伴的貿易爭議至今對全球農業及鋼材貿易量的影響有限，但若加劇為全球貿易戰，則可影響全球國內生產總值及乾散貨市場需求
- 中國及印度政策可影響煤炭貿易需求

2018年航距影響 = 3.1%

- 預期乾散貨運量需求+0.5%貨運航距至**3.1%**為整體噸位需求增長(小宗散貨增長為4%)

* 2017年: 3.6%; 2018年預測: 3.7%; 2019年預測: 3.7%
資料來源: 國際貨幣基金組織, 於2018年10月的數據;
Clarksons Research, 於2018年9月1日的數據

附錄： 小靈便型及超靈便型貨船預計訂單處於歷史低位



- 合併小靈便型及超靈便型乾散貨船預計訂量減少至**5.5%**，為自1990年以來的最低位

附錄： 航速優化示例

- 高燃油價格使運費上升之餘而不增加航速和供應

最佳最大持續功率 / 速度指標用於傳統小靈便型乾散貨船
(日本制造32000載重噸, 全天候)

		TCE 美元/日																	
美元		1,000	2,000	3,000	4,000	5,000	6,000	7,000	8,000	9,000	10,000	11,000	12,000	13,000	14,000	15,000	16,000	17,000	18,000
燃油價格 / 公噸	100		50%																
	150		34%	50%	69%														
	200			38%	50%	65%													
	250			31%	40%	50%	62%	69%											
	300				34%	42%	50%	60%	69%	69%									
	350				36%	43%	50%	58%	58%	67%	69%								
	400				32%	38%	44%	50%	50%	57%	65%	69%							
	450					34%	39%	44%	44%	50%	56%	62%	68%	69%					
	500					31%	35%	40%	40%	45%	50%	56%	62%	68%	69%				
	550						32%	36%	36%	41%	45%	50%	55%	61%	66%	69%			
600						30%	34%	34%	38%	42%	46%	50%	55%	60%	65%	69%	69%		

實際全速約最大持續功率的85%
(約 13.2 海里/小時 (船速))

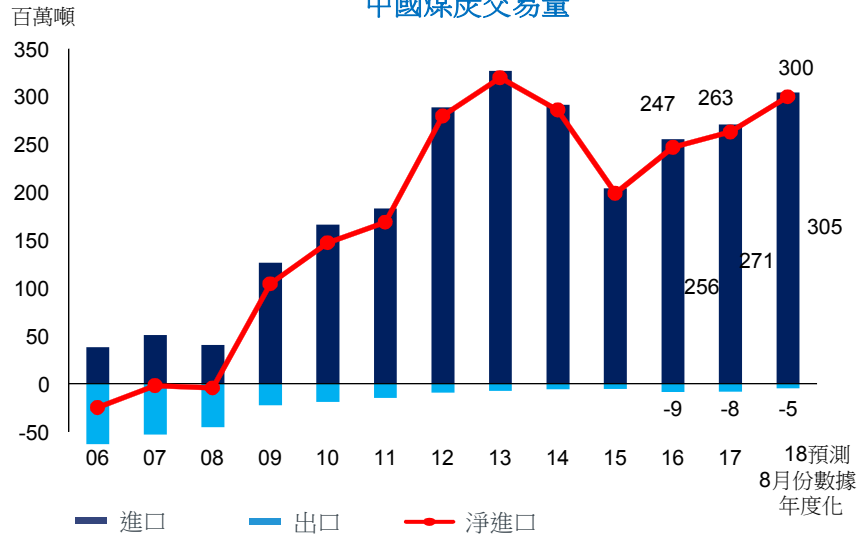
實際最低速度
約最大持續功率的30%
(約 9.2 節 (船速))

- 最大持續功率的30% = 9.2海里/小時 (船速)
- 最大持續功率的50% = 11海里/小時 (船速)
- 最大持續功率的70% = 12海里/小時 (船速)
- 最大持續功率的85% = 13.2海里/小時 (船速)

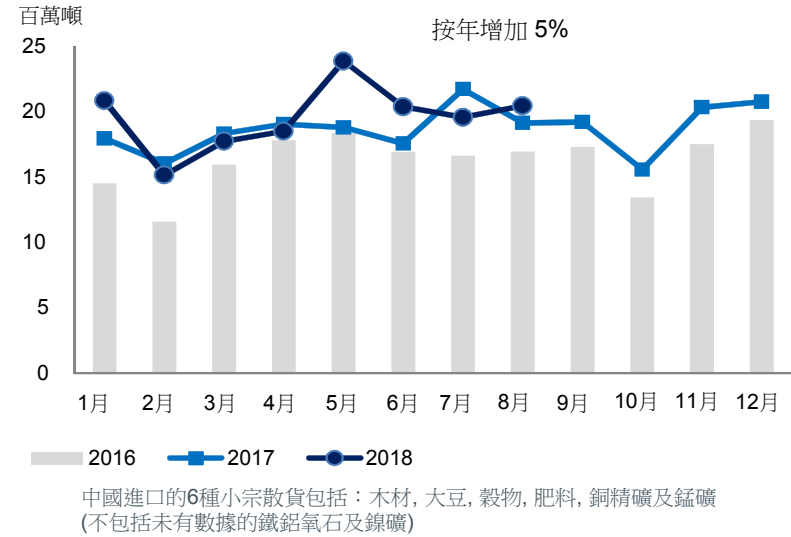


附錄： 中國大宗及小宗散貨貿易

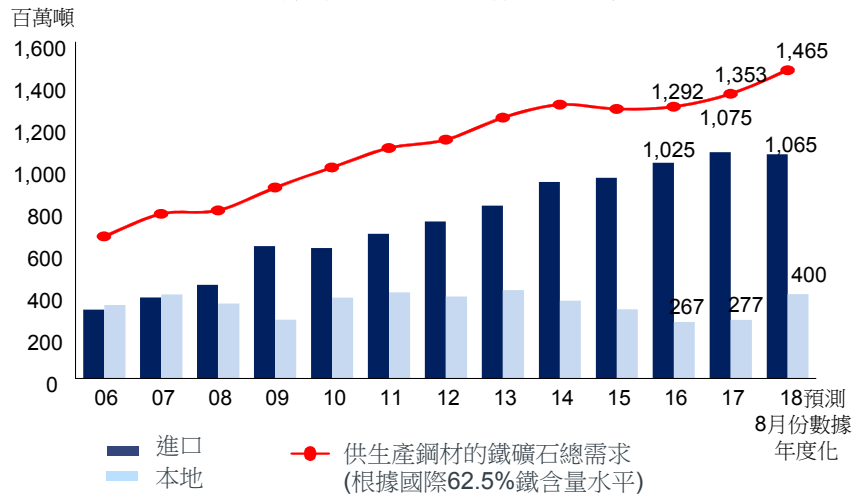
中國煤炭交易量



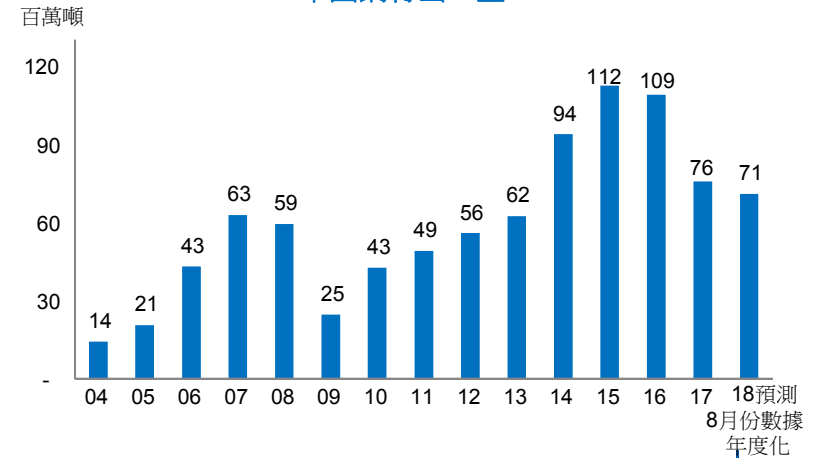
2018年中國小宗散貨進口貨物量



採購中國鐵礦石用作生產鋼材



中國鋼材出口量



資料來源：彭博，Clarksons Research

太平洋航運 40

- 在決策及營業過程中皆對可持續發展作出考量
- 透過良好的企業管治及社會企業責任創造長遠價值



2017 企業社會責任報告
www.pacificbasin.com/ar2017

企業社會責任

- 策略目標的指引：(i) 工作場所活動（安全為首要重點）、(ii) 環境、及 (iii) 我們的社區（我們的貨船進行貿易及員工生活與工作的場所）
- 積極推行企業社會責任，並透過若干關鍵績效指標衡量成果
- 依循聯交所發布之《環境、社會及管治匯報指引》編製企業社會責任報告
- 透過碳揭露專案、香港品質管理局、上市公司碳足跡資料庫等進行上市公司之披露

企業管治及風險管理

- 採納聯交所上市規則的建議最佳常規（披露季度交易活動）
- 集團策略及風險管理之間密切配合
- 以透明度為優先
- 與持份者溝通包括進行深入的客戶及投資者調查
- 風險管理委員會與管理層及業務團隊相互溝通
- 遵照國際綜合報告委員會（IIRC）新頒佈的國際綜合報告框架<IR>編製綜合報告

附錄： 於2021年到期之可換股債券

發行總額	125百萬美元
到期日	2021年7月3日（6年）
債券持有人可選擇贖回之日期及金額	2019年7月3日（4年）按債券本金之100%贖回
利息	每年於1月3日及7月3日每半年期末時按債券本金及年利率3.25%計算
贖回價	100%
開首轉換價	4.08港元（目前轉換價為3.03港元，自2018年8月9日生效）
所得款項用途	以維持本集團的資產負債表實力和流動性，並繼續積極管理即將到期的負債，包括現時可換股債券，以及作一般營運資金用途

轉換 / 贖回時間表

