



Pacific Basin

2014年全年業績

2015年2月26日



並駕齊驅

成就之途



2014年全年業績 - 集團業務摘要



	2014年	2013年
(虧損)/溢利淨額	(285.0)百萬美元	1.5百萬美元
現金及存款總額	363百萬美元	486百萬美元
淨負債比率	40%	34%
每股派息	5港仙 (建議派發)	5港仙

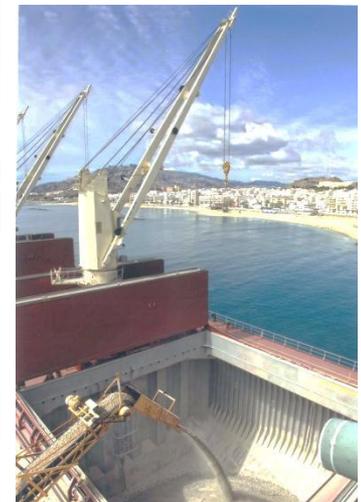
- 於困難重重的市況中，我們的業績受以下因素影響：
 - 乾散貨運市場租金跌至甚低水平，對營業額造成影響
 - 為反映乾散貨運市場及燃料市場狀況出現重大變化而作出合共130,000,000美元非現金的減值及撥備
 - 拖船分部之相關減值及出售業務支出共91,000,000美元
- 82,000,000美元稅息折舊及攤銷前溢利
- 穩健的資產負債表：
 - 現金及存款為363,000,000美元
 - 淨負債比率為40%
 - 尚未提用的350,000,000美元銀行貸款
 - 於2015年年初已收取出售港口拖船業務及合營公司OMSA的權益的款項共69,000,000美元
- 乾散貨船的資本承擔為385,000,000美元

太平洋航運乾散貨船 - 2014年的表現

小靈便型乾散貨船		
表現較市場高出：28%		
日均租金	9,340美元	按年↓2%
日均開支	8,750美元	按年↑3%
大靈便型乾散貨船		
表現較市場高出：12%		
日均租金	10,460美元	按年↓4%
日均開支	11,050美元	按年↑6%

百萬美元	2014年
乾散貨船虧損淨額	(30.0)
▪ 小靈便型乾散貨船貢獻	28.5
▪ 大靈便型乾散貨船貢獻	(14.8)
▪ 直接管理開支	(49.2)
稅息折舊及攤銷前溢利	94.0
資產淨值回報率	(6)%

- 本集團於綜合業績內確認130,000,000美元非現金的會計支出及撥備，當中包括：
 - 就於2010年以較高的租金簽訂租賃合約租入貨船而作出101,000,000美元的非現金撥備
 - 主要因燃料價格下跌逾50%導致對沖合約的公平值出現變動而作出29,000,000美元非現金的未變現燃料衍生工具開支
- 94,000,000美元稅息折舊及攤銷前溢利反映 (i)我們的經營模式所產生的價值，確保我們的表現優於市場，及 (ii)有效的成本管控
- 自2012年購買的33艘二手貨船已全數交付
- 陸續提升自有貨船的比率
 - ➔ 提高可靠度、創造稅息折舊及攤銷前溢利的能力及服務質素

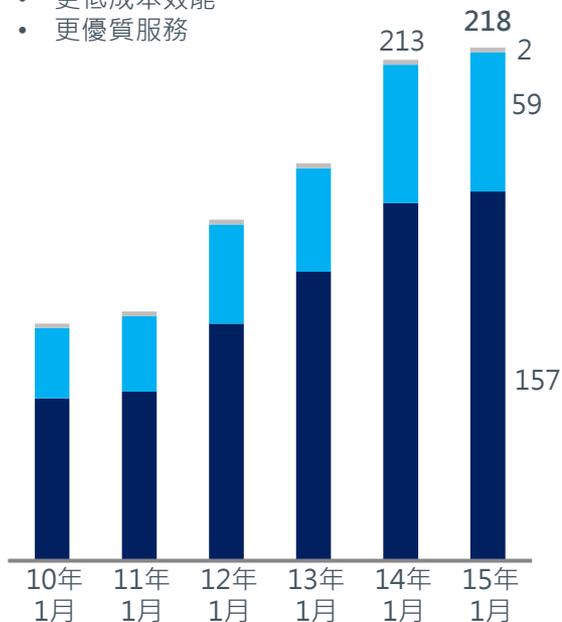


太平洋航運乾散貨船 - 日均租金訂約率

本集團乾散貨船船隊發展 營運中貨船的平均數目

2015年：逐步增加自有貨船數目

- 更穩定營運
- 更低成本效能
- 更優質服務



■ 小靈便型
■ 大靈便型
■ 超巴拿馬型

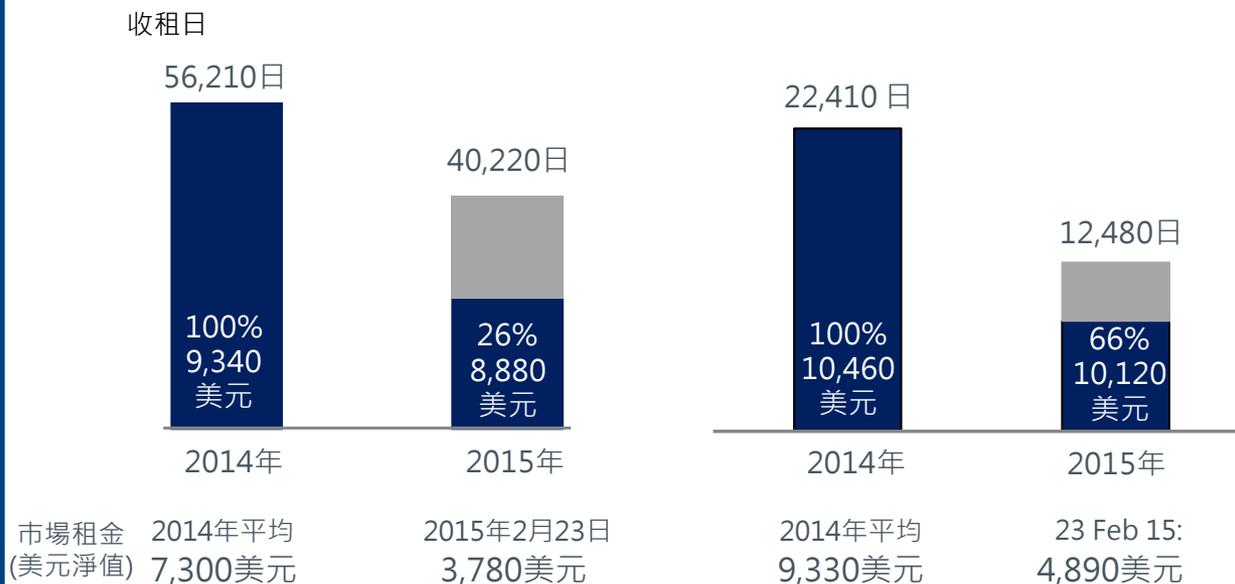
於2015年1月31日

於2015年2月23日

■ 已訂約 ■ 未訂約

小靈便型乾散貨船

大靈便型乾散貨船



市場租金 2014年平均
(美元淨值) 7,300美元

2015年2月23日
3,780美元

2014年平均
9,330美元

23 Feb 15:
4,890美元

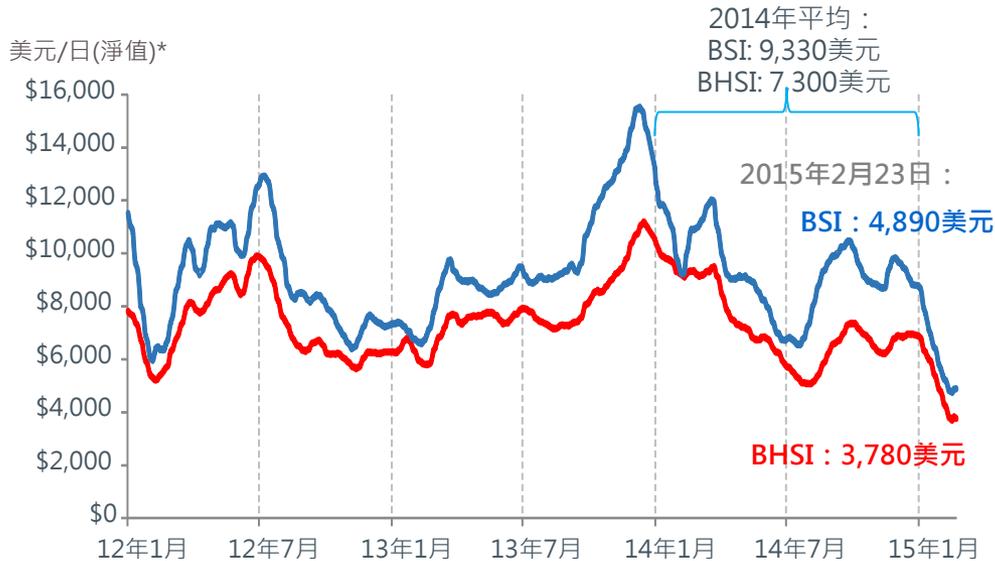
- 貨船營運商普遍面對重大的現貨市場風險，我們已訂的長期合約為我們帶來可預見的盈利
- 2015年已訂合約並不包括租金與指數掛鈎的租入貨船承擔的收租日數



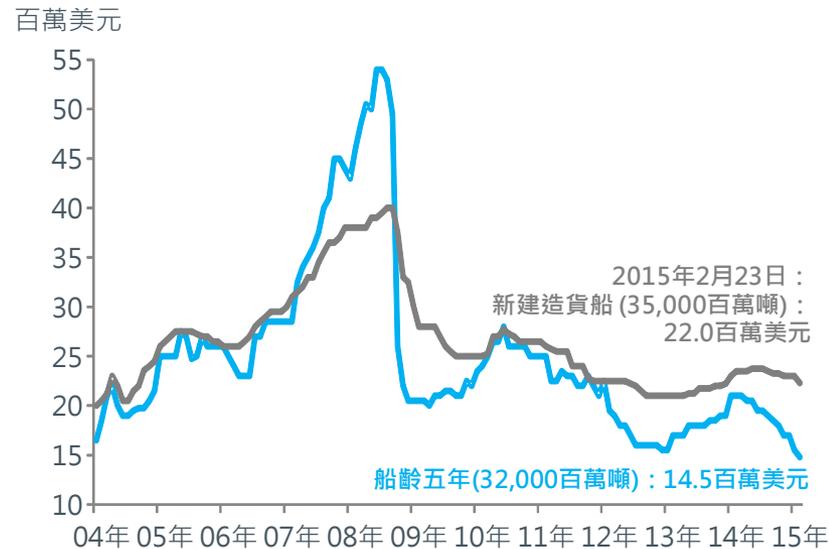
乾散貨運市場概要

- 貨運市場於2014年大幅倒退 – 波羅的海乾散貨綜合指數 (BDI) 全年跌幅達63%
 - 全球船隊供應持續過剩
 - 地區性需求減弱，中國進口煤炭數量下降
 - 第二季度調配到大西洋以迎接南美洲穀物出口季節的貨船異常增加導致該區的租金崩潰
 - 印尼於1月起實行的礦物出口禁令削弱太平洋航線租金表現
 - 第四季度的季節性回升短暫及未見顯著
- 貨船價值於年初的強勁勢頭一直下滑
 - 船齡五年的小靈便型乾散貨船價值：14.5百萬美元 (自2014年初下滑34%)

波羅的海小靈便型(BHSI)及超靈便型(BSI)乾散貨運指數



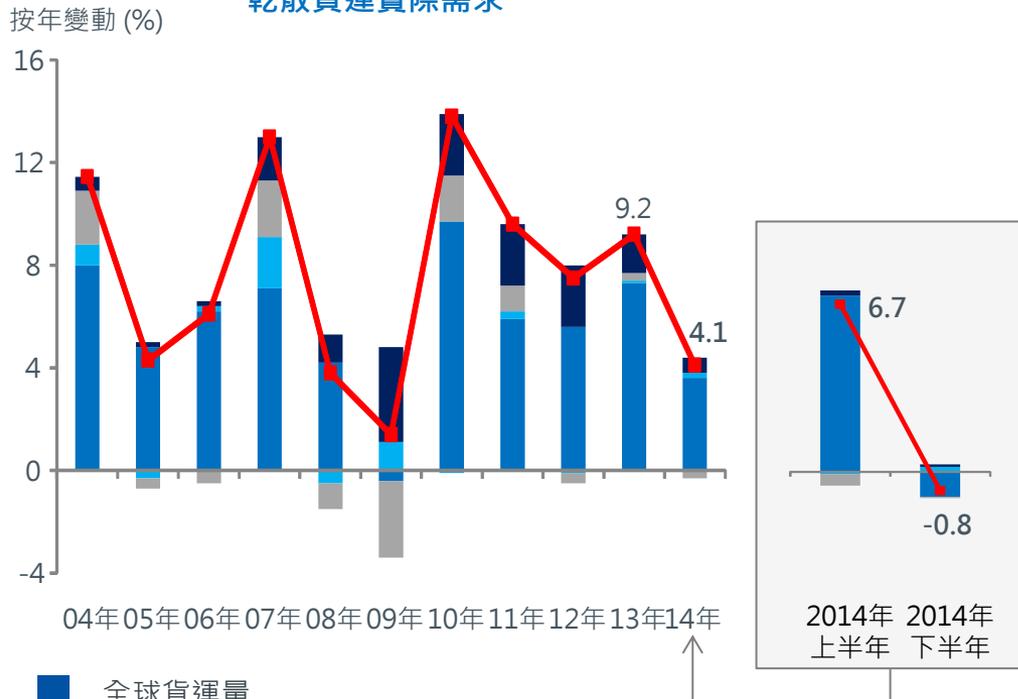
小靈便型乾散貨船價值



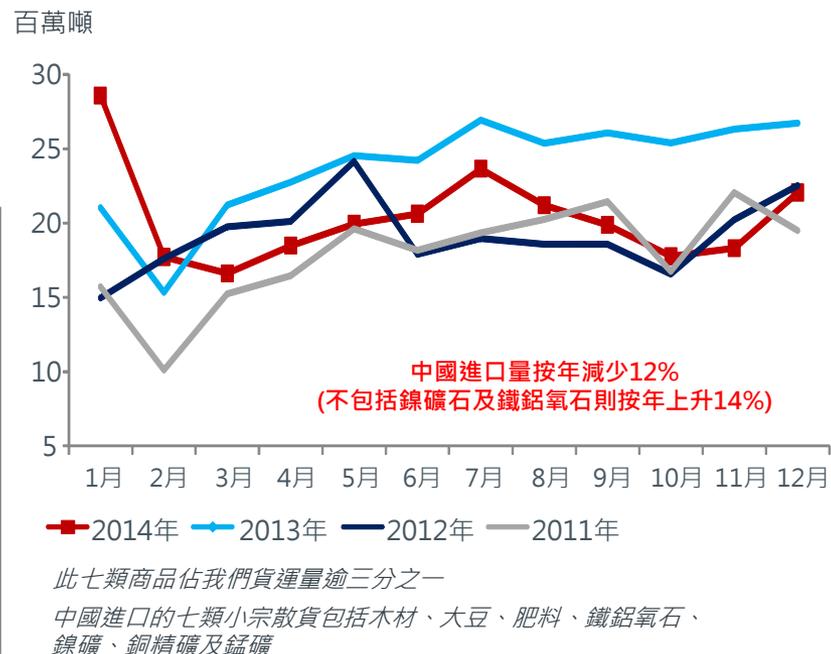
* 美元租金淨值已扣5%佣金
 資料來源：波羅的海交易所、Clarksons

乾散貨運需求

乾散貨運實際需求



2014年中國小宗散貨進口量



- 整體乾散貨船需求量按年上升4.1% – 受下半年進口中國的貨運量減少的主要因素影響
 - 使用水力發電量上升及中國維護國內煤炭業 → 煤炭進口 ↓ 11%
 - 印尼實施的鐵鋁氧石和鎳礦出口禁令影響全年全球的小宗散貨貿易：
 - 中國七類小宗散貨進口量 ↓ 12% (儘管其餘小宗散貨量上升，但仍不足以抵銷跌幅)
 - 印度煤炭進口量增加26,000,000噸

資料來源：R.S. Platou、彭博、麥格里



Pacific Basin

整體乾散貨船隊發展

船隊淨增長	小靈便型	整體乾散貨船
2014年上半年	+1.9%	+2.7%
2014年下半年	+0.7%	+1.7%
2014年	+2.7%	+4.4%

乾散貨船船隊錄得淨增長：

- 由48,000,000噸新增運力推動
- 部份受16,000,000噸報廢量抵銷

乾散貨船普遍慢速航行，但原油及燃料價格大幅下降導致船隊開始提速航行

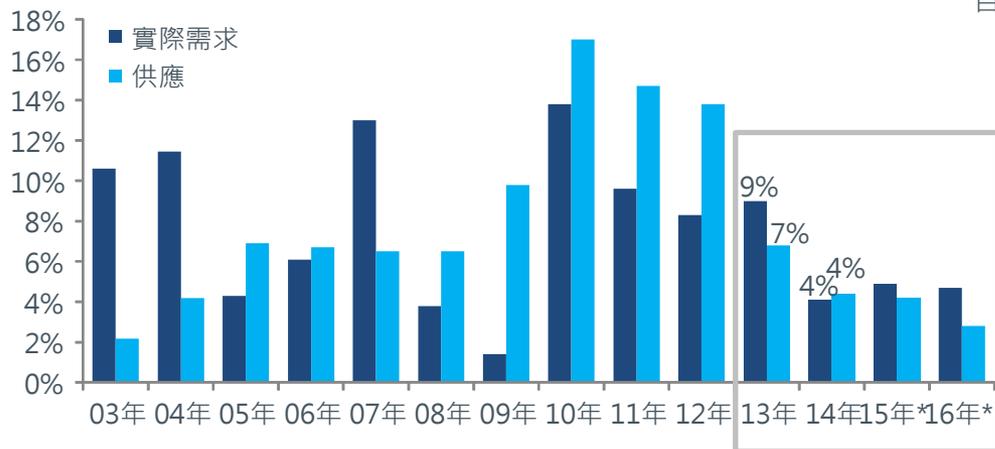
新建造乾散貨船合約簽訂情況

年度化按季
佔船隊% (載重噸)

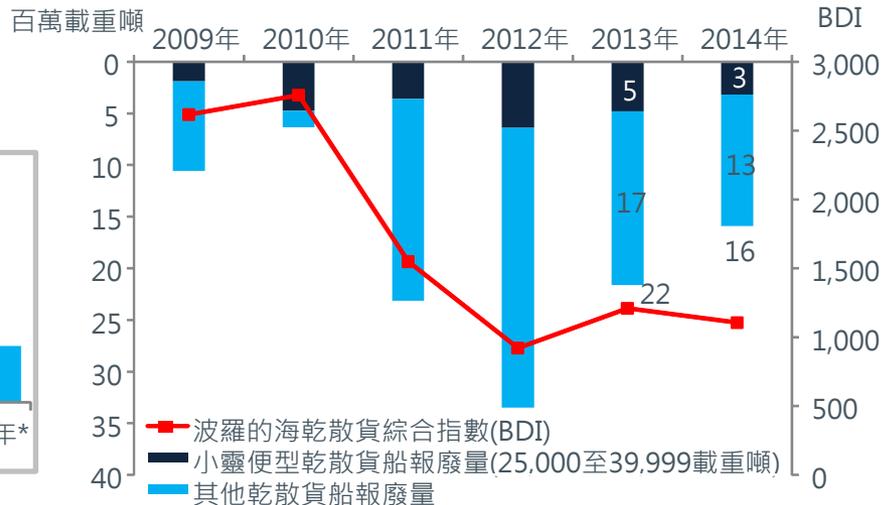


乾散貨供求情況

按年變動



乾散貨船報廢量與BDI



資料來源：R.S. Platou、Clarksons、彭博(數據至2015年1月1日)

*R.S. Platou估計

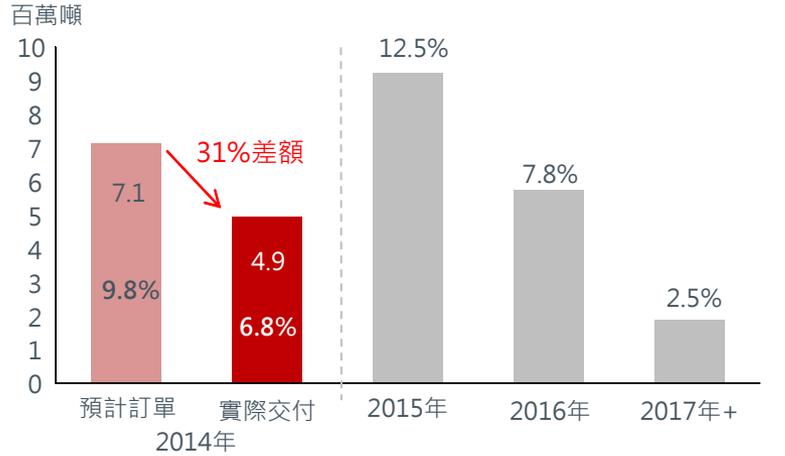
2014年全年業績

7



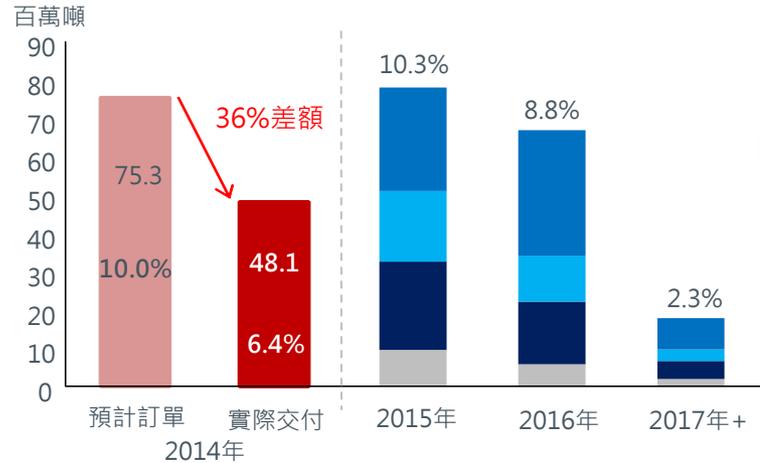
乾散貨船訂單

小靈便型乾散貨船訂單 456艘 (16.8百萬噸)



- 現時整體訂單量：21% (小靈便型：23%)
- 預計貨船交付將延遲
- 訂單取消、延遲及貨船改建的影響將於2016年進一步顯現
- 新建造貨船訂單量為2001年以來最低水平

整體乾散貨船訂單 1,954艘 (162.7百萬噸)



乾散貨船總量(10,000以上載重噸)

船型	載重噸	船型圖	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡25年以上	報廢量佔現有船隊百分比 (2015年1月)
小靈便型	(25,000-39,999載重噸)		21%	9	4%	2%
大靈便型	(40,000-64,999載重噸)		23%	10	12%	4%
巴拿馬型	(65,000-119,999載重噸)		26%	9	4%	2%
好望角型	(120,000+載重噸)		16%	8	3%	2%
好望角型	(120,000+載重噸)		23%	8	2%	1%

資料來源：Clarksons截至2015年2月1日的數據

乾散貨船業務的展望

機會

- 中國補充庫存及刺激經措施令小宗商品進口需求增加
- 美國經濟穩步增長振興全球經濟
- 石油及其他商品價格下降刺激需求及乾散貨出口增加
- 市場壓力導致新建造貨船的實際交付量遠低於預計交付量

威脅

- 燃料價格下降導致貨船普遍的航行速度進一步提高 → 船運供應增加
- 中國經濟增長進一步放緩
- 商品價格下降令僱用小靈便型及大靈便型乾散貨船的小型生產商遭市場淘汰
- 新建造貨船售價下降 → 新貨船訂單量增加
- 各國加強實施貿易保護主義措施

太平洋航運展望：

- 中期 – 對租金展望持審慎態度
- 部分地區的貨運市場呈現供求失衡現象，需求低沉
- 由於需求減少，乾散貨船供過剩的情況較一年前嚴重
- 長期 – 對我們的業務充滿信心 – 疲弱的市況對靈便型分部較保險；我們已於歷史性具吸引力的價格購買貨船 → 擁有具競爭力的成本效益

策略：

- 核心業務繼續堅定集中發展小靈便型及大靈便型乾散貨船分部 → 以疲弱市況為基礎管理業務
- 降低成本，加強我們與客戶之間的關係 → 增加獲得貨運合約的機會
- 維持強勁的現金流、錄得稅息折舊及攤銷前溢利
- 我們目前皆無意購買船隻及長期租入貨船
- 困難的市況將為具備資本的企業造就購買貨船的商機

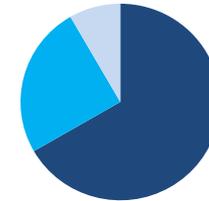
集團表現受以下因素影響：

- 70,500,000美元減值及撥備 (包括上半年的64,000,000美元)
- 出售業務之7,600,000美元虧損及其相關的12,700,000美元匯兌虧損 (出售港口拖船業務及合營公司OMSA的權益)

百萬美元	賬面(虧損)/溢利淨值	匯兌虧損
出售港口拖船業務	(9.9)	(9.3)
出售合營公司OMSA的權益	2.3	(3.4)

3,500,000-1,200,000美元
(重新分類為顧問收入)

	2014年 百萬美元
拖船分部虧損淨值	(15.1)
稅息折舊及攤銷前虧損	(6.0)



太平洋船運拖船船隊：23艘
(於2015年1月31日)

- 15艘拖船 (13艘自有 + 2艘租賃)
- 6艘駁船 (6艘自有)
- 1艘自有添油船及1艘租賃客輪/補給船

離岸拖船業務

- 已出售合營公司OMSA的權益
- 拖船業務客戶 Western Desert Resources (WDR) 於9月進入自願接管程序
接管人尚未物色到買家 → 我們已於賬目中額外確認減值5,700,000美元

港口拖船業務

- 出售港口拖船業務予Smit Lamnalco → 相關的員工及船員獲買家的持續僱用
為我們節省本年度船隻入塢例行檢修的重大開支

展望

- 餘下拖船船隊及賬面淨值：41,500,000美元 – 13艘離岸拖船及6艘駁船
- 餘下的拖船業務以中東為主要據點
- 大幅縮減其位於紐西蘭及澳洲之離岸拖船業務規模 (正物色出售尚未獲僱用的拖船)
- 業務展望仍具挑戰性及受油價下跌進一步影響 → 影響中東地區的石油及天然氣項目



2014年全年財務概要

	2014年	2013年
分部(虧損)/溢利淨額	(45.9)	36.0
▪ 財務	-	(4.4)
▪ 已終止經營業務– 滾裝貨船	(0.2)	(0.5)
▪ 非直接開支的一般行政及管理開支	(9.4)	(15.5)
基本(虧損)/溢利	(55.5)	15.6
▪ 出售港口拖船業務及合營公司OMSA	(7.6)	-
▪ 拖船業務匯兌 (虧損)/收益	(12.7)	5.1
▪ 拖船業務減值及撥備	(70.5)	-
▪ 一次性合約相關撥備	(100.9)	(0.7)
▪ 未變現的衍生工具(開支)/收入	(28.9)	1.8
▪ 滾裝貨船匯兌虧損	(5.0)	(7.8)
▪ 其他減值及撥備	(3.9)	2.8
▪ 行使十項於融資租賃之購買選擇權之開支	-	(15.3)
股東應佔(虧損)/溢利	(285.0)	1.5

包括出售業務在內的
拖船業務相關項目

主要為燃料項目

- 分部及基本溢利皆受大靈便型乾散貨運及拖船的疲弱業績影響
- 就乾散貨船一次性合約作出撥備，以配合租入貨船市場租金
- 非直接開支的一般行政及管理開支下降，2015年的整體一般行政及管理開支將進一步減少

太平洋航運乾散貨運

		2014年 上半年	2014年 下半年	2014年	2013年	變動
乾散貨運						
小靈便型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	26.2	2.3	28.5	51.9	-45%
大靈便型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	(10.7)	(4.1)	(14.8)	8.5	-274%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	2.7	2.8	5.5	5.7	-5%
分部營運表現 (未計管理開支) (百萬美元)		18.2	1.0	19.2	66.1	-71%
直接管理開支	(百萬美元)	(24.7)	(24.5)	(49.2)	(40.0)	-23%
分部(虧損)/溢利淨額	(百萬美元)	(6.5)	(23.5)	(30.0)	26.1	-215%
分部稅息折舊及攤銷前溢利	(百萬美元)	53.4	40.6	94.0	115.0	18%
年度化資產淨值回報率	(%)	-2%	-9%	-6%	5%	-11點

- 分部業績受下半年乾散貨船市況波弱影響
- 直接管理開支增加受員工數目增長(以配合船隊擴充)的全年效應影響，惟整體一般行政及管理開支下降

太平洋航運乾散貨運

		2014年 上半年	2014年 下半年	2014年	2013年	變動
小靈便型乾散貨船						
收租日	(日數)	27,200	29,010	56,210	52,550	+7%
日均收入	(美元/日)	10,210	8,520	9,340	9,520	-2%
自有及租賃貨船開支	(美元/日)	9,120	8,400	8,750	8,480	-3%
小靈便型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	26.2	2.3	28.5	51.9	-45%
大靈便型乾散貨船						
收租日	(日數)	11,640	10,770	22,410	20,660	+8%
日均收入	(美元/日)	11,100	9,770	10,460	10,880	-4%
自有及租賃貨船開支	(美元/日)	11,890	10,130	11,050	10,440	-6%
大靈便型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	(10.7)	(4.1)	(14.8)	8.5	-274%

- 收租日增加反映新建造貨船付運：
 - 自有：5艘小靈便型乾散貨船、2艘大靈便型乾散貨船
 - 長期租入：4艘小靈便型乾散貨船、2艘大靈便型乾散貨船
- 第二季的疲弱市況同時影響小靈便型及大靈便型乾散貨船
- 於2013年以較高租金簽訂的短期租入合約已於上半年到期，有助改善下半年的業務表現

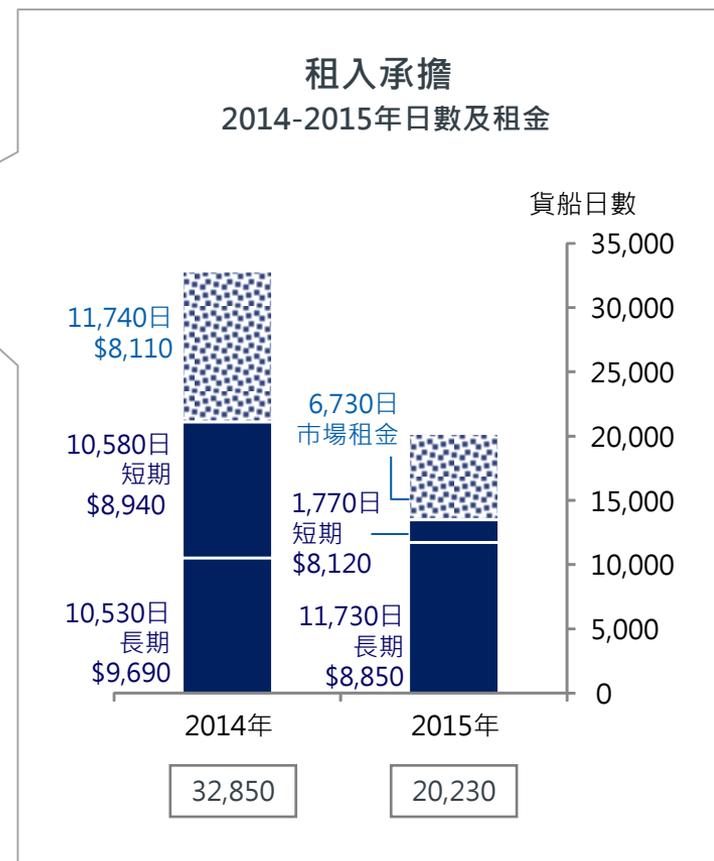
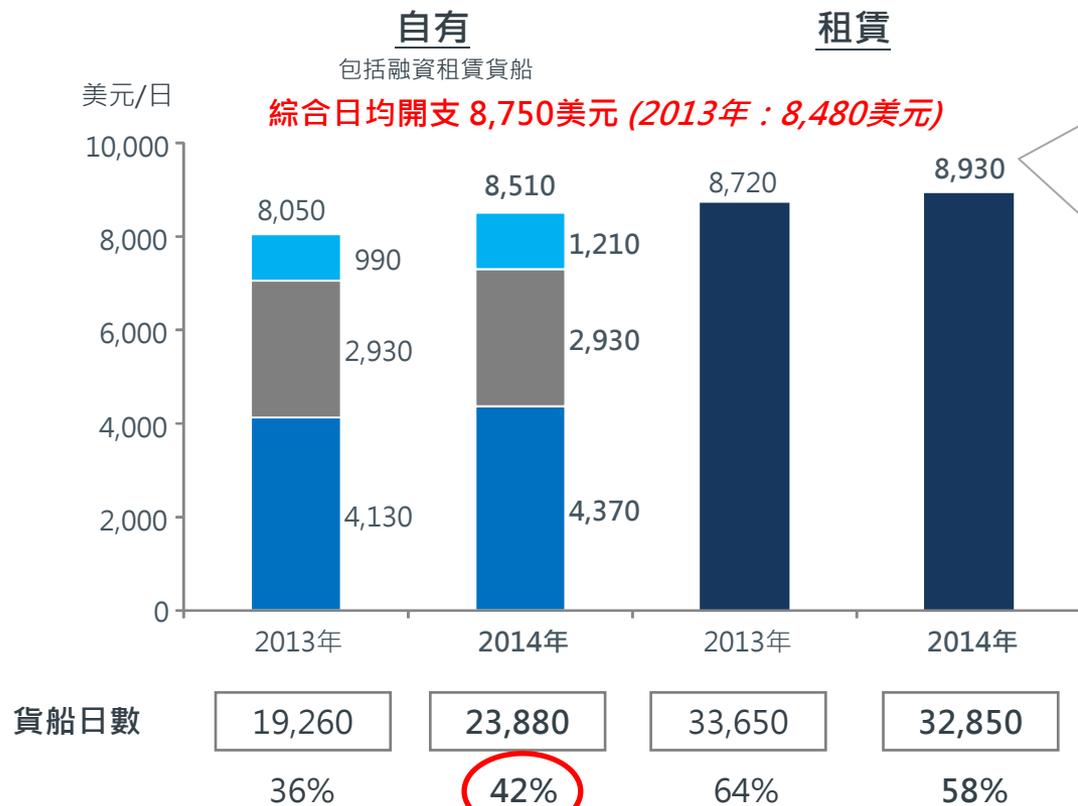


Pacific Basin

日均貨船開支 – 小靈便型乾散貨船

於2014年12月31日

- 財務開支
- 折舊
- 營運開支
- 租賃開支：短期 / 長期
- 租賃開支：與指數掛鈎



- 除上述開支，直接管理開支每日為620美元 (2013年：每日540美元)
- 2014年平均自有及租賃日均現金開支：7,520美元 (2013年：7,410美元) → 2015年按現時預計的日均現金開支：7,020美元*
- 2015預計自有貨船日數：24,970日

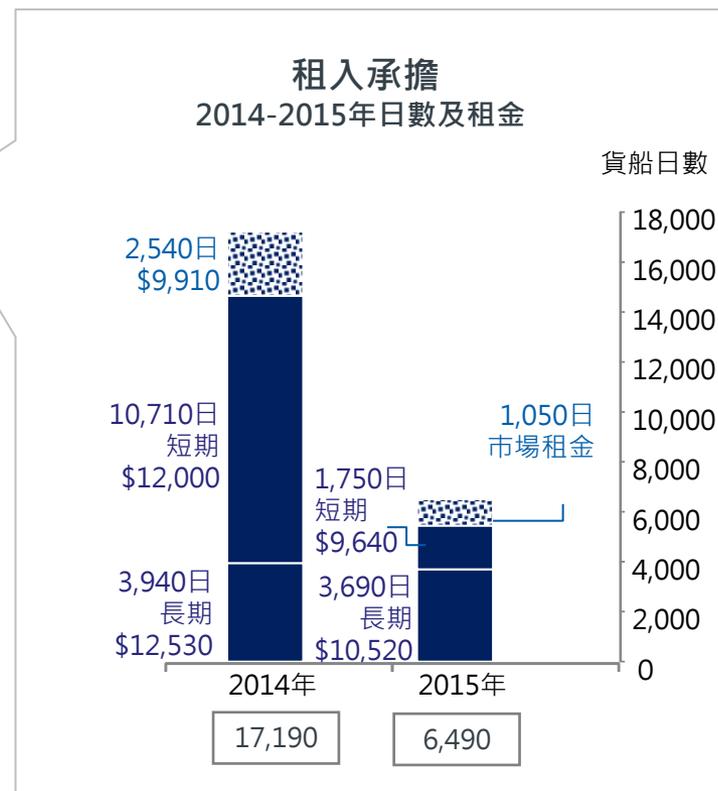
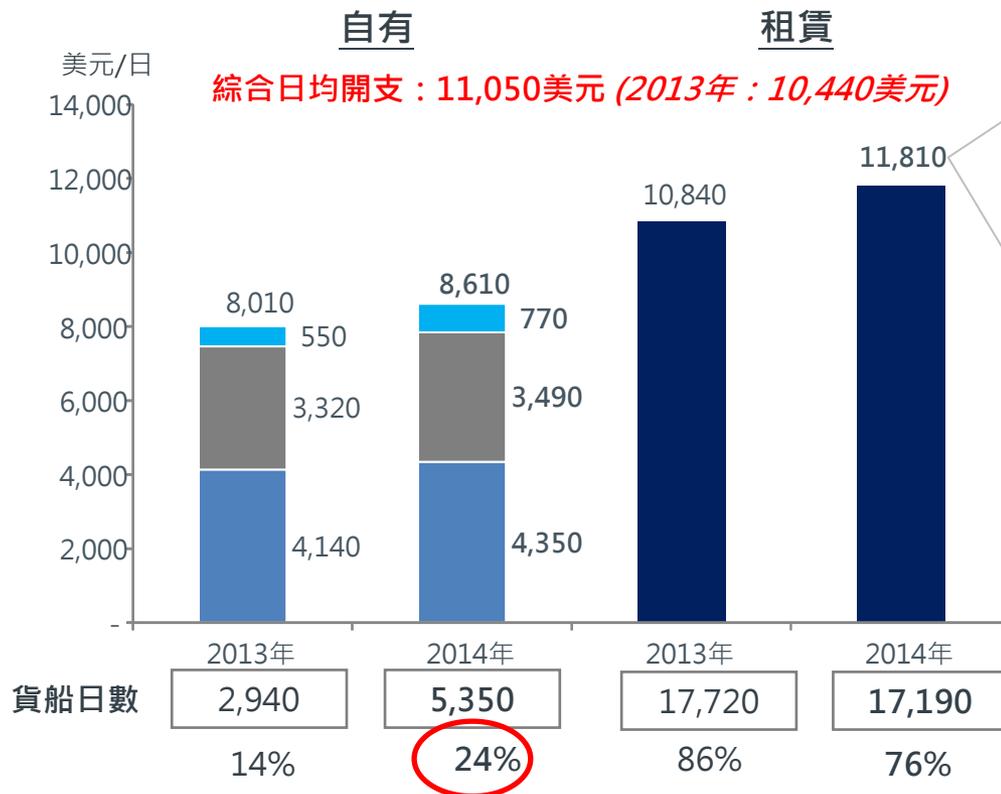
* 根據與2014年日均營運開支及財務開支與已訂約的13,500日貨船日數 2014年全年業績 | 14



日均貨船開支 – 大靈便型乾散貨船

於2014年12月31日

- 財務開支
- 租賃開支：短期 / 長期
- 折舊
- 租賃開支：與指數掛鈎
- 營運開支



- 除上述開支，直接管理開支每日為620美元 (2013年：每日540美元)
- 租賃開支增長9%，主要受2013年底所簽訂的短期租賃租金大幅增長影響
- 2014年平均自有及租賃日均現金開支：10,220美元 (2013年：9,970美元) → 2015年按現時預計的日均現金開支：8,440美元*
- 2015預計自有貨船日數：5,650日

* 根據與2014年日均營運開支及財務開支與已訂約的5,440日貨船日數

2014年全年業績



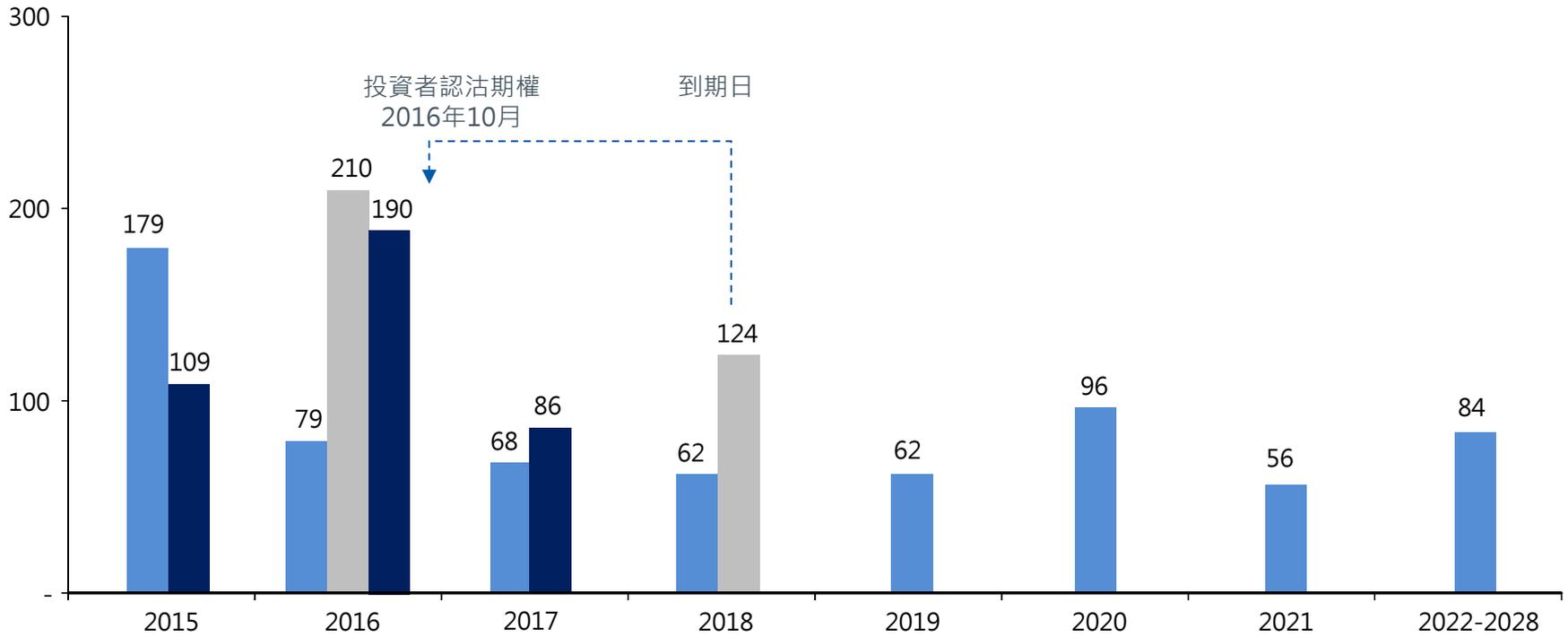
資產負債表

百萬美元	太平洋航運 乾散貨船	太平洋拖船	財務	2014年 12月31日	2013年 12月31日
貨船及其他固定資產	1,539	42	-	1,585	1,622
資產總額	1,754	119	425	2,308	2,537
貸款總額	1,000	-	-	1,000	1,037
負債總額	1,237	13	9	1,306	1,233
資產淨值	517	106	416	1,002	1,304
借貸淨額(已計入現金總額363,000,000美元)				636	551
借貸淨額相對物業、機器及設備賬面淨值比率			KPI	40%	34%

- 貨船平均賬面淨值：小靈便型乾散貨船16,100,000美元，平均船齡 8.9 年
大靈便型乾散貨船23,700,000美元，平均船齡 5.9 年
- 關鍵績效指標：淨負債比率低於50%

借貸及資本開支

百萬美元



■ 銀行借貸 (668,000,000美元) 及融資租賃負債 (18,000,000美元於2015年到期)

■ 可換股債券

i) 面值210,000,000美元，賬面值203,000,000美元，換股價7.10港元，於2016年4月到期

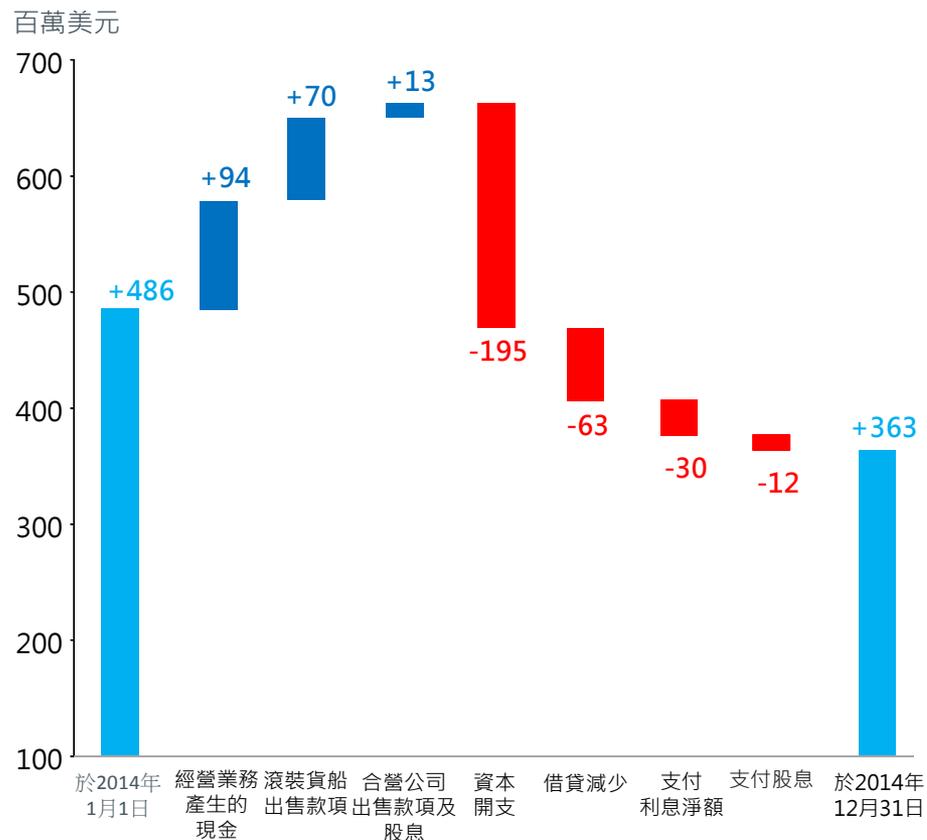
ii) 面值124,000,000美元，賬面值111,000,000美元，換股價4.84港元，於2018年10月到期，投資者認沽期權日於2016年

■ 貨船資本承擔 (385,000,000美元)



現金流 – 2014年集團現金流的來源及其運用

■ 現金流入 ■ 現金流出



經營業務產生的現金

94百萬美元

稅息折舊及攤銷前溢利

82百萬美元

2015及2016年現金流

將於2015年償還的借貸179,000,000美元

資金由以下渠道提供：

- 近2014年末提用122,000,000美元的新增有抵押銀行借貸
- 預期於2015年內收取出售滾裝貨船的款項約60,000,000美元

2015年的資本開支109,000,000美元

- 從350,000,000美元日本出口信用融資提取其中的94,000,000美元

2016年的資本開支109,000,000美元

- 從日本出口信用融資提取其中的154,000,000美元

將於2016年到期的可換股債券面值210,000,000美元

資金可由以下渠道提供：

- 新增銀行貸款 – 於2015年內以未被抵押的貨船進行貸款
- 於2015年初已收取出售拖船業務的款項69,000,000美元

乾散貨船展望

- 2015年以低位開始 - BDI陷入自1986年以來的最低點，部分地區的貨運市場呈現供求失衡現象
- 預期貨運市場於2015年持續疲弱 – 對貨運租金的前景抱審慎態度
- 全球的乾散貨船船隊淨增長減少，但過剩的船隊供應尚未完全被消化
- 燃料價格下降 → 貨船提速航行 → 有可能進一步增加貨船供應
- 經濟展望放緩對需求增長持續構成壓力

策略

- 致力發展小靈便型及大靈便型乾散貨船業務 ← 拖船業務縮減後將投放更多力度
- 確保我們能作好準備把握貿易情況好轉時帶來的商機
- 致力於疲弱的市況中為本集團帶來盈利貢獻，以及維持本集團穩固的現金流及錄得稅息折舊及攤銷前溢利的能力
- 現時暫停購買或以長期租賃形式租入貨船，但將考慮困難市況所帶來的機遇



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
- 自願性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
- 由經紀舉辦的投資投資者會議

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及LinkedIn與我們聯繫)

facebook

twitter

LinkedIn

- 具領導地位的現代化小靈便型及大靈便型乾散貨船船東和營運商
- 太平洋航運乾散貨的業務模式靈活
 - 規格統一、可靈活配合、現代化及規模龐大之船隊
 - 自有、長期及短期租賃貨船的組合
 - 主要以長期貨運合約 (COA)或現貨租賃
 - 客戶廣泛及多元化, 終端客戶以工業用戶為主
 - 廣泛地區的辦事處網絡讓我們可與客戶緊密聯繫
- 同時擁有/營運離岸支援拖船
- 有超過250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13間辦事處, 擁有超過340名岸上員工及3,000名船員
- 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



大型及靈活的船隊

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

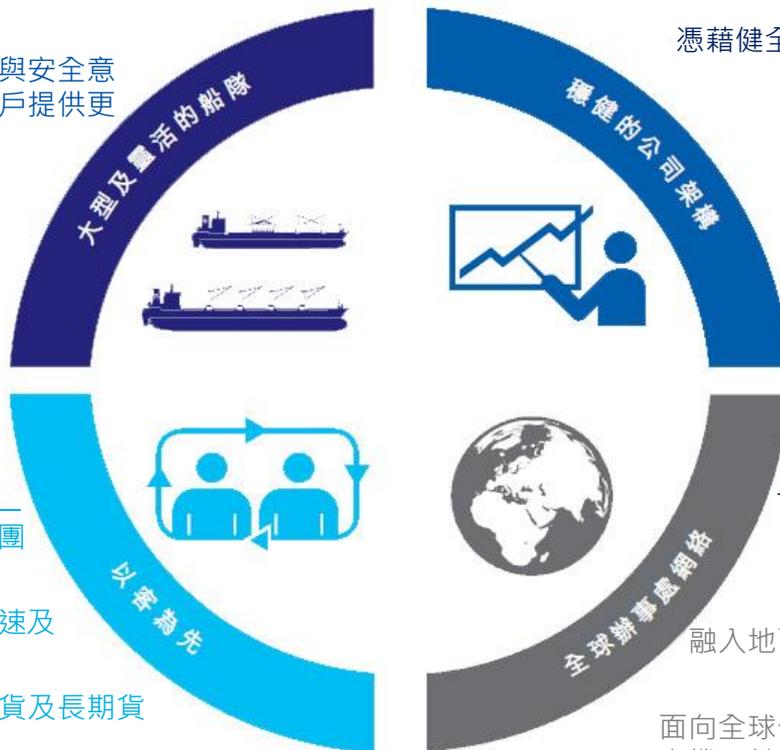
內部技術營運部門負責加強集團的健康與安全意識及成本控制措施，以及確保我們向客戶提供更可靠和完善的綜合服務及支援

本著以客為先的宗旨 為客戶提供領先市場的服務

與客戶建立及維持長期合作關係乃本集團的首要目標

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



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

憑藉健全的財務架構，構建穩健的資產負債表，使我們成為首選合作夥伴

我們具備有利的條件進行資本配置，在適當市況下選擇性地投資核心市場

對持份者利益負責，並承諾保持良好的企業管治及肩負起企業社會責任

我們覆蓋廣泛的 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，並能提供最理想的貿易服務及對船隊作出定位

- 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

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
- 依循香港交易及結算所有限公司所發布之《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

www.pacificbasin.com
企業社會責任報告



企業管治及風險管理

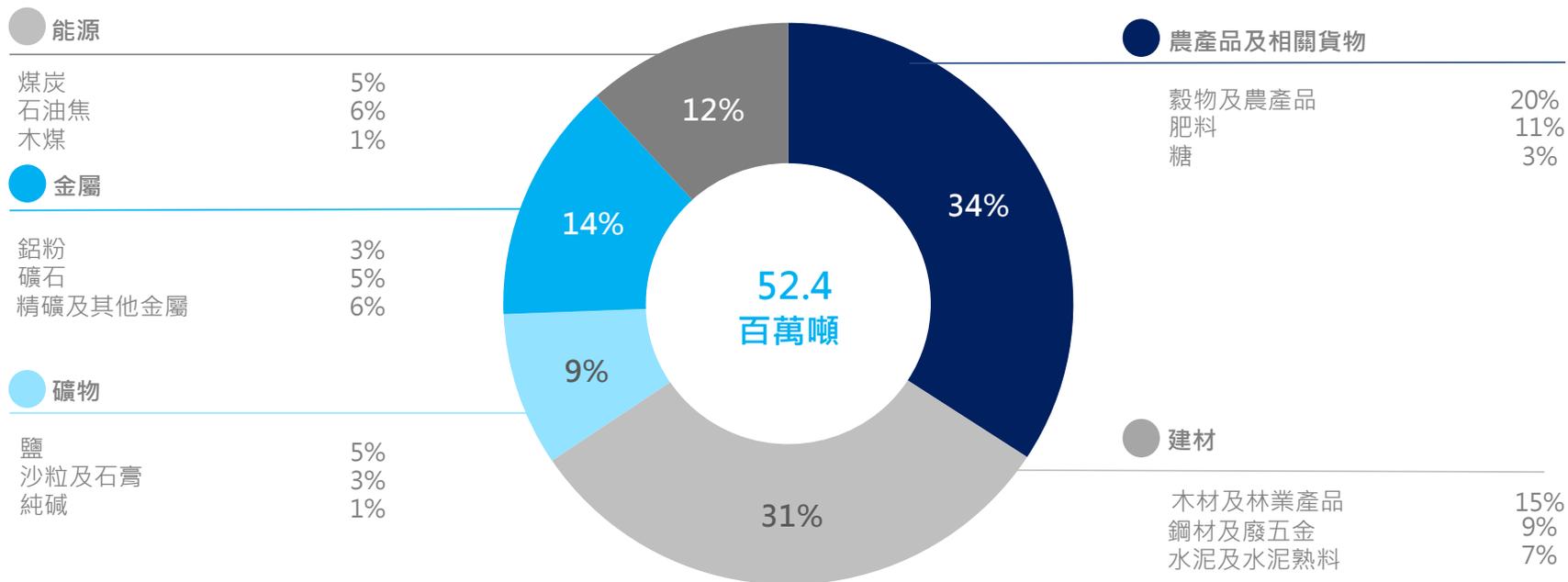
- 採納聯交所上市規則的建議最佳常規 (披露季度交易活動)
- 集團策略及風險管理之間密切配合
- 以透明度為優先
- 與持份者溝通包括進行深入的客戶及投資者調查
- 風險管理委員會與管理層及業務團隊相互溝通
- 遵照國際綜合報告委員會(IIRC)新頒佈的國際綜合報告框架<IR>編製綜合報告

www.pacificbasin.com
企業管治



附錄： 太平洋乾散貨船 – 多元化貨物

2014年度太平洋乾散貨船貨運量



- 運載商品種類繁多以減低單一產品風險
- 中國及北美是我們的最大市場
- 60%業務於太平洋及40%來自大西洋

附錄： 船隊 – 2015年1月*

太平洋航運乾散貨運船隊：250艘

主要船隊平均船齡：7.3歲

	自有		租賃		總數
	已交付	新建造	已交付 ¹	新建造	
小靈便型	64	12	93	12	181
大靈便型	15	6	44	2	67
超巴拿馬型	1	0	1	0	2
總數	80	18	138	14	250

太平洋拖船：23艘

	自有		租賃		總數
	已交付	新建造	已交付	新建造	
拖船	13	0	2	0	15
駁船	6	0	0	0	6
其他	1	0	1	0	2
總數	20	0	3	0	23

* 不包括2艘滾裝貨輪

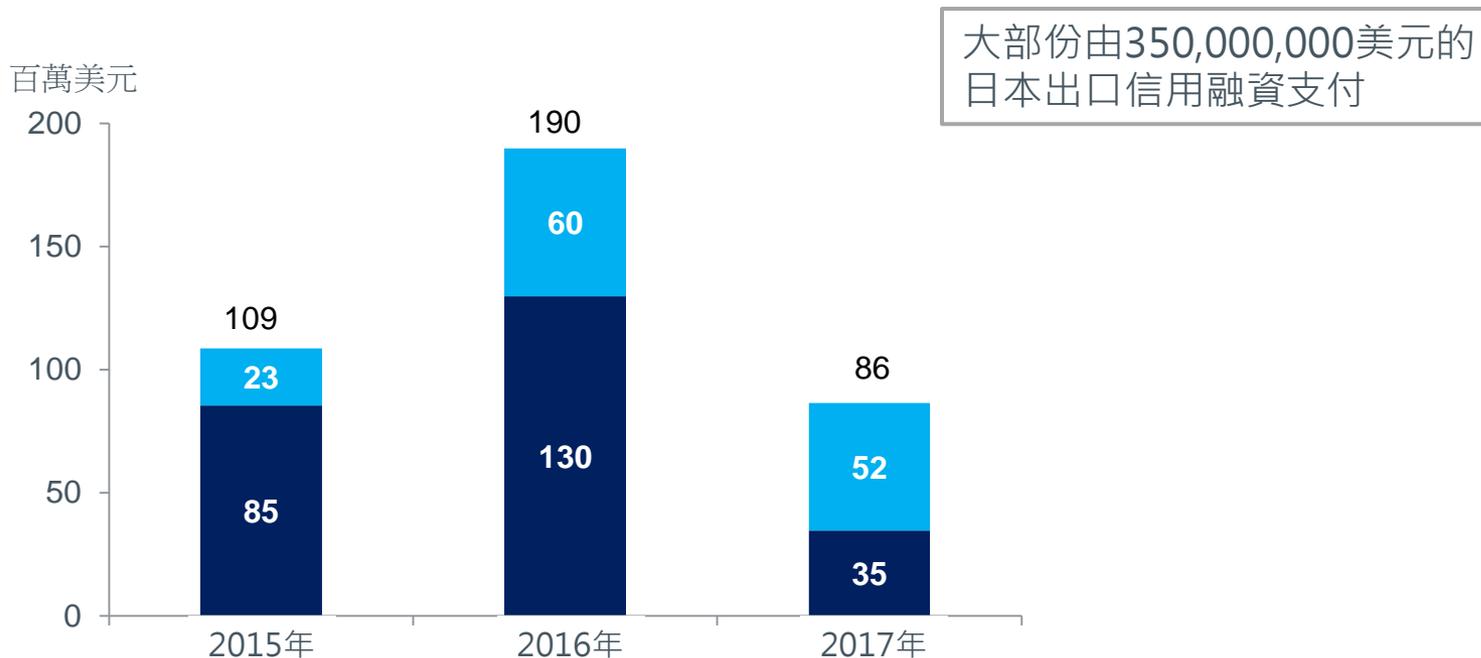
¹ 2015年1月平均營運貨船數目

www.pacificbasin.com
船隊資料



附錄： 乾散貨船資本承擔

總額385,000,000美元



- 小靈便型乾散貨船12艘，250,000,000美元
- 大靈便型乾散貨船6艘，135,000,000美元

附錄： 貨船經營租賃承擔

於2014年12月31日

不包括租金與指數掛鈎的貨船的承擔

年度	撥備撥回 (百萬美元)	小靈便型乾散貨船			大靈便型乾散貨船		
		貨船日數	日均租金		貨船日數	日均租金	
			撥備撥回前 (美元)	撥備撥回後 (美元)		撥備撥回前 (美元)	撥備撥回後 (美元)
2015年	21.3	13,500	9,670	8,760	5,440	11,880	10,230
2016年	24.5	8,920	10,310	8,850	3,490	12,900	9,600
2017年	20.0	8,470	10,310	9,060	2,920	12,950	9,730
2018年	18.9	7,340	10,830	9,390	2,730	12,940	9,900
2019年	16.2	6,620	10,970	9,520	2,190	12,950	9,940
2020年起		11,710	10,950		2,640	12,810	
總計	100.9	56,560			19,410		
經營租賃承擔總額			590.2百萬美元			244.9百萬美元	

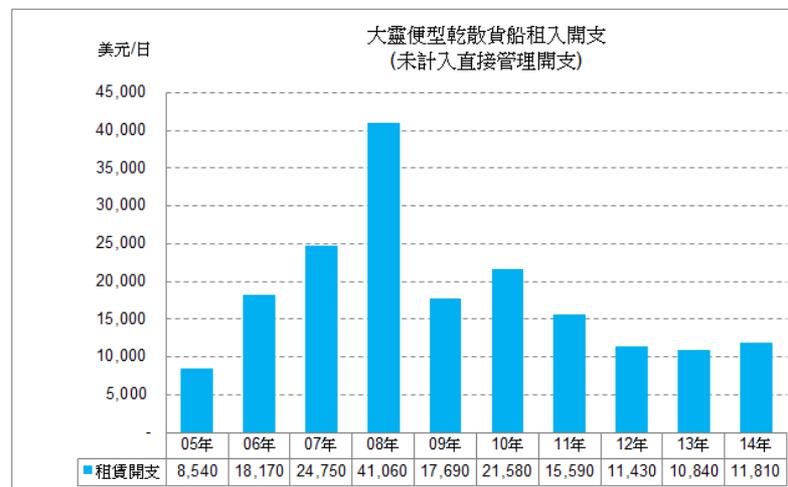
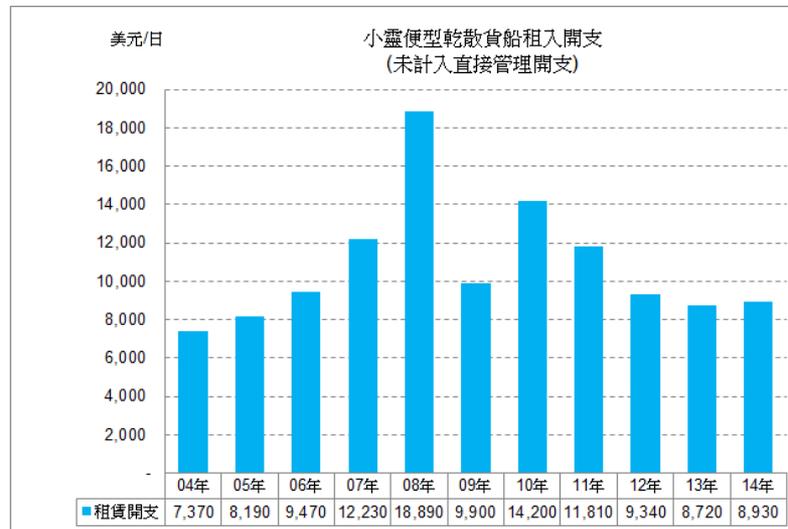
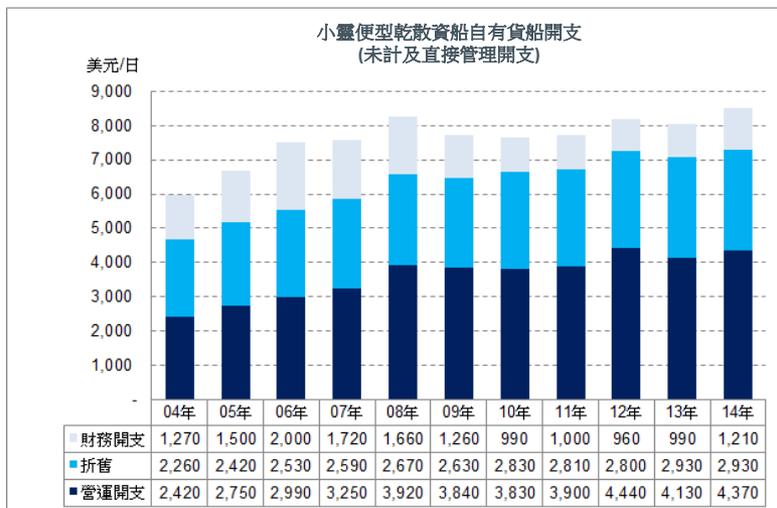
於2014年12月31日

2015年包括租金與指數掛鈎的貨船的承擔

本集團扣減撥備後於2014年已完成及於2015年餘下的租賃期內以固定租金及與指數掛鈎的租金作出的承擔分析如下：

	2014年		2015年上半年		2015年下半年	
	貨船日數	日均租金 (美元)	貨船日數	日均租金 (美元)	貨船日數	日均租金 (美元)
小靈便型乾散貨船						
長期（一年以上）	10,530	9,690	6,040	8,770	5,690	8,940
短期	10,580	8,940	1,770	8,120	-	-
與指數掛鈎	11,740	8,110	4,200	市場租金	2,530	市場租金
總計	32,850	8,930	12,010		8,220	
大靈便型乾散貨船						
長期（一年以上）	3,940	12,530	1,850	10,340	1,840	10,710
短期	10,710	12,000	1,750	9,640	-	-
與指數掛鈎	2,540	9,910	670	市場租金	380	市場租金
總計	17,190	11,810	4,270		2,220	

附錄： 過往自有及租賃貨船開支



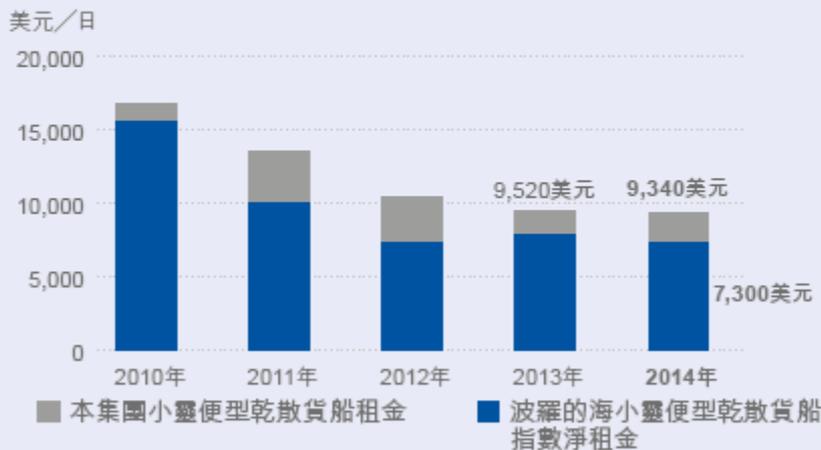
2014年全年業績

租金表現與市場比較

KPI

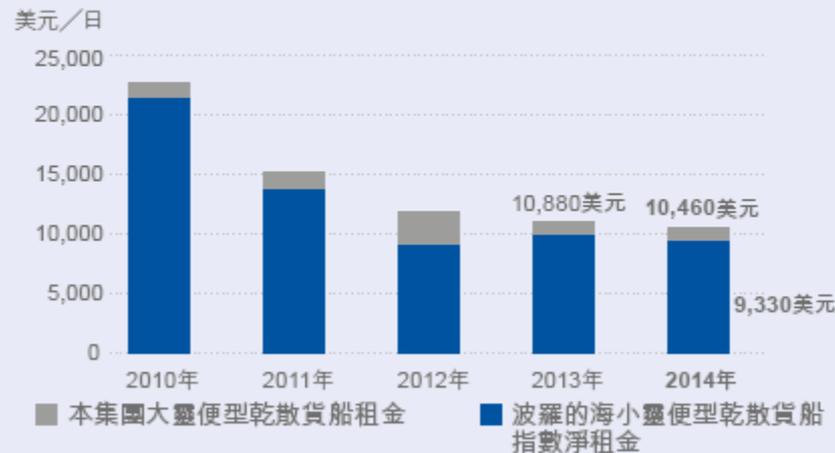
小靈便型

表現較市場優勝 **28%**



大靈便型

表現較市場優勝 **12%**



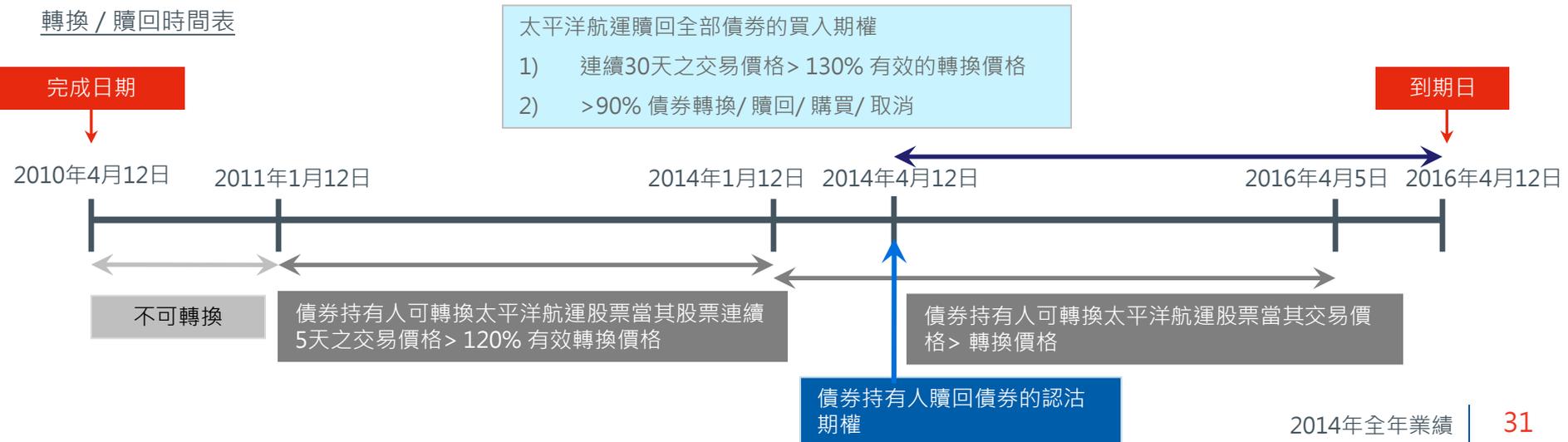
- 我們的租金表現較現貨市場指數優勝，反映我們的業務模式、船隊規模及貨運訂約的價值，以及我們實現最佳貨運組合及為貨船與貨物作出適當配對的能力

www.pacificbasin.com
年報 - 關鍵績效指標

附錄: 於2016年到期之可換股債券

發行總額	230百萬美元
到期日	2016年4月12日 (6年)
債券持有人可選擇贖回之日期及金額	2014年4月12日按債券本金之100%贖回 (4年)
利息	每年於4月12日及10月12日半年期末時按債券本金及年利率1.75%計算
贖回價	100%
開首轉換價	7.98港元(目前轉換價為7.1港元,自2014年4月23日生效)
轉換條件	2011年1月11日前: 不可轉換 2011年1月12日 – 2014年1月11日: 連續5個交易日之股價 > 120% 轉換價 2014年1月12日 – 2016年4月5日: 股價 > 轉換價
所得款項用途	回購年利率3.3%, 於2013年到期的現有可換股債券, 及其後贖回或於2013年到期之現有可換股債券(現已贖回及註銷)
條件	<ul style="list-style-type: none"> 舉行股東特別大會, 股東批准債券發行及根據特別授權發行相關股份 倘特別授權於股東特別大會上獲股東批准, 本公司將不會在應屆二零一零年四月二十二日舉行的股東週年大會上提呈新的一般發行授權決議案

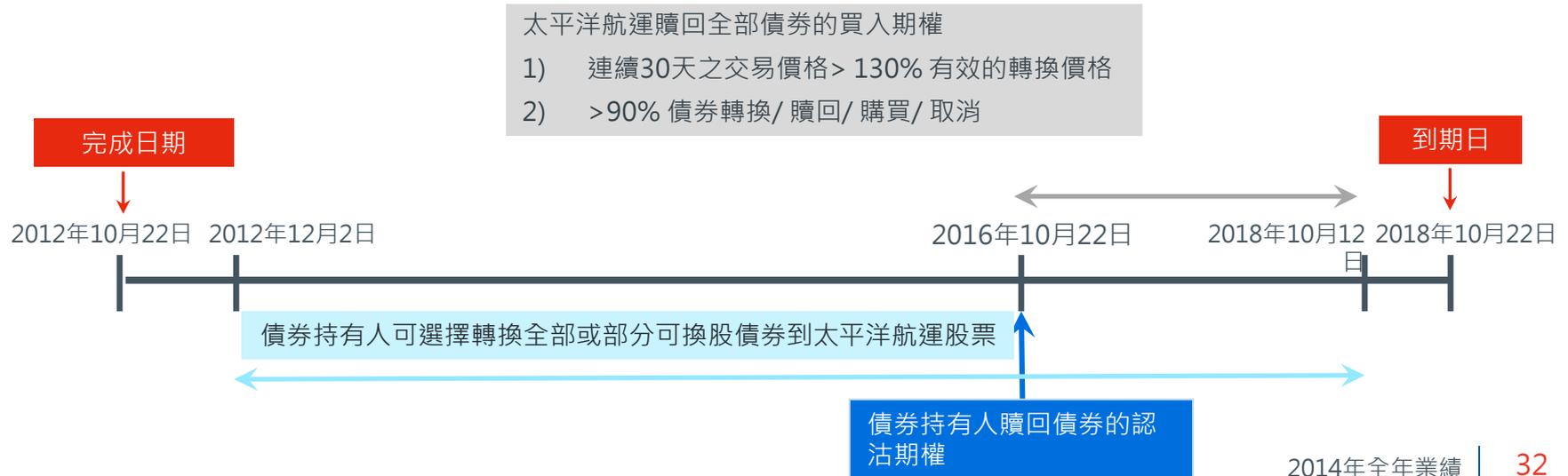
轉換 / 贖回時間表



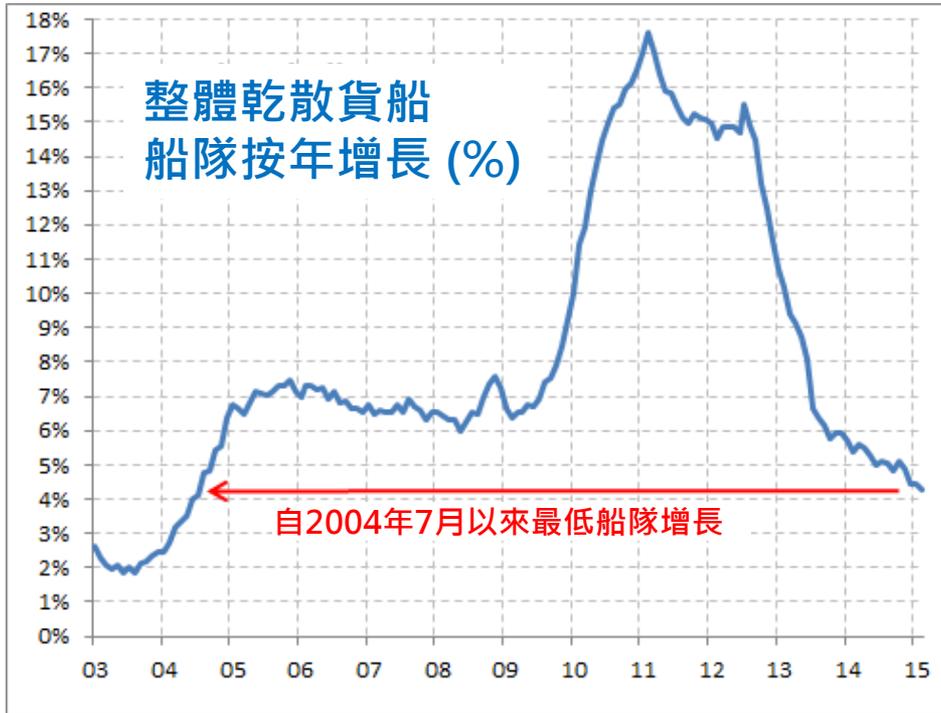
附錄： 於2018年到期之可換股債券

發行總額	123.8百萬美元
到期日	2018年10月22日 (6年)
債券持有人可選擇贖回之日期及金額	2016年10月22日(4年)按債券本金之100%贖回
太平洋航運的買入期權	1) 連續30天之交易價格 > 130% 有效的轉換價格 2) >90% 債券轉換/ 贖回/ 購買/ 取消
利息	每年於4月22日及10月22日每半年期末時按債券本金及年利率1.875%計算
贖回價	100%
開首轉換價	4.96港元(目前轉換價為4.84港元,自2014年4月23日生效)
所得款項用途	主要用作增購小靈便型及大靈便型乾散貨船，以及用作一般營運資本

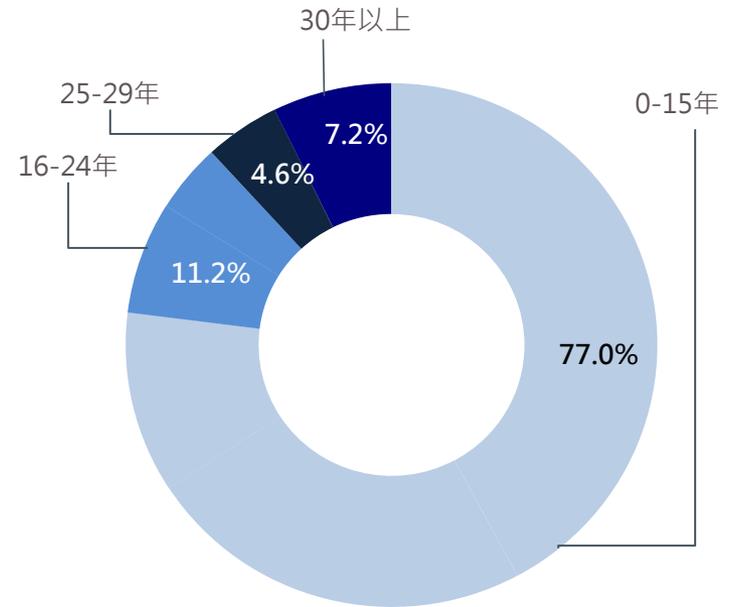
轉換 / 贖回時間表



附錄： 乾散貨船隊資料



小靈便型乾散貨船船齡分佈
(25,000-39,999 載重噸)
2,256艘 (73,400,000百萬載重噸)

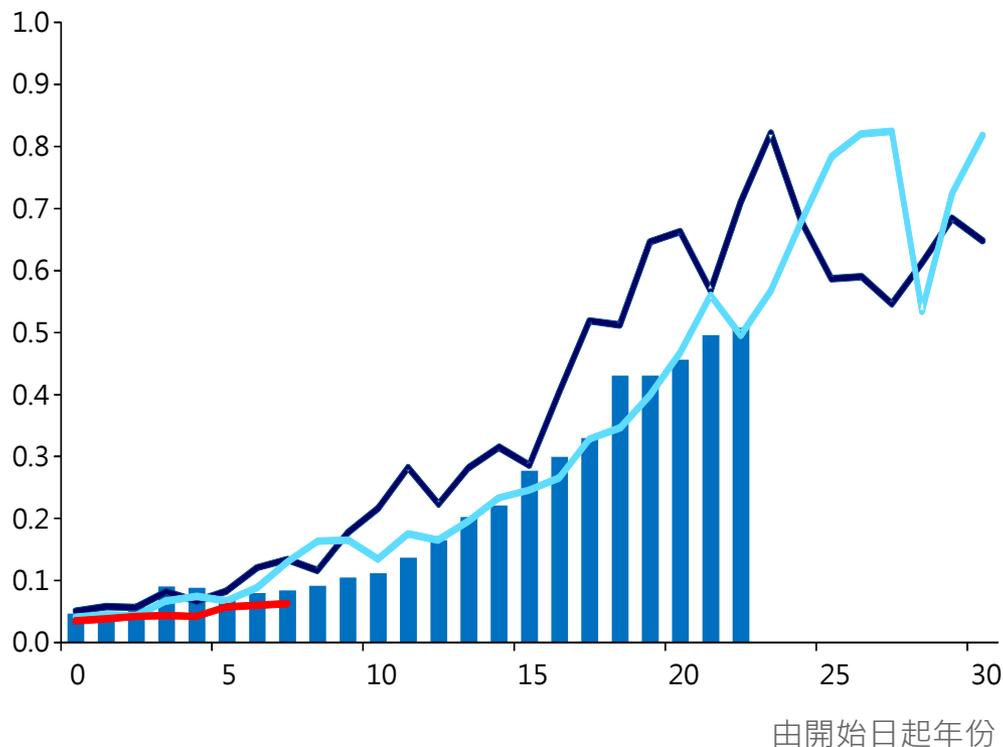


資料來源：Clarksons、於2015年2月資料

附錄： 於工業化後期的中國

人均耗鋼量

人均噸耗用量 (以噸計)

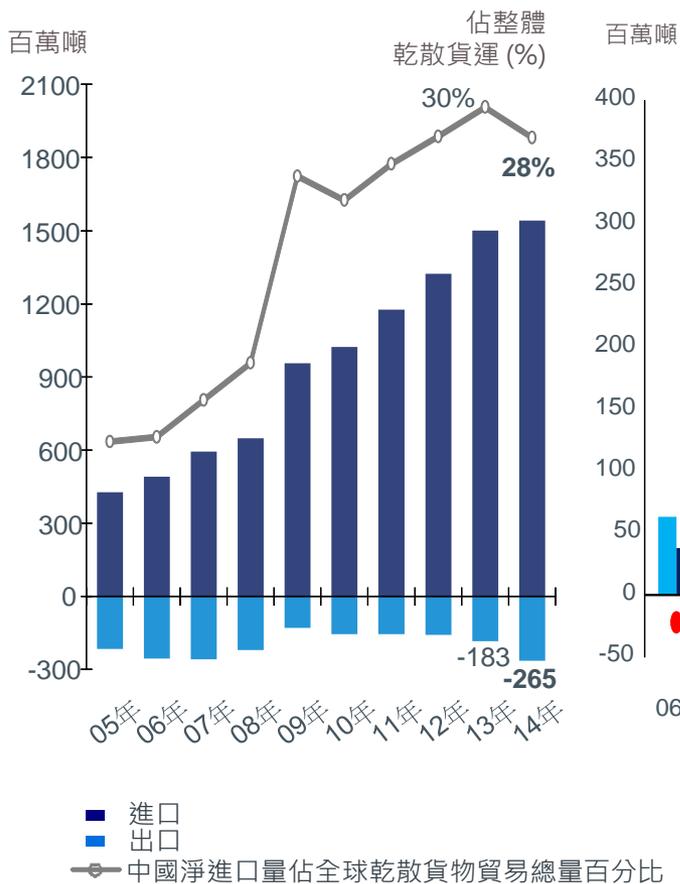


- 中國增長與過往日本和韓國的增長趨勢相約
- 相信乾散貨業務在中期的增長仍然強勁
- 電力和水泥之人均消耗有類似的趨勢

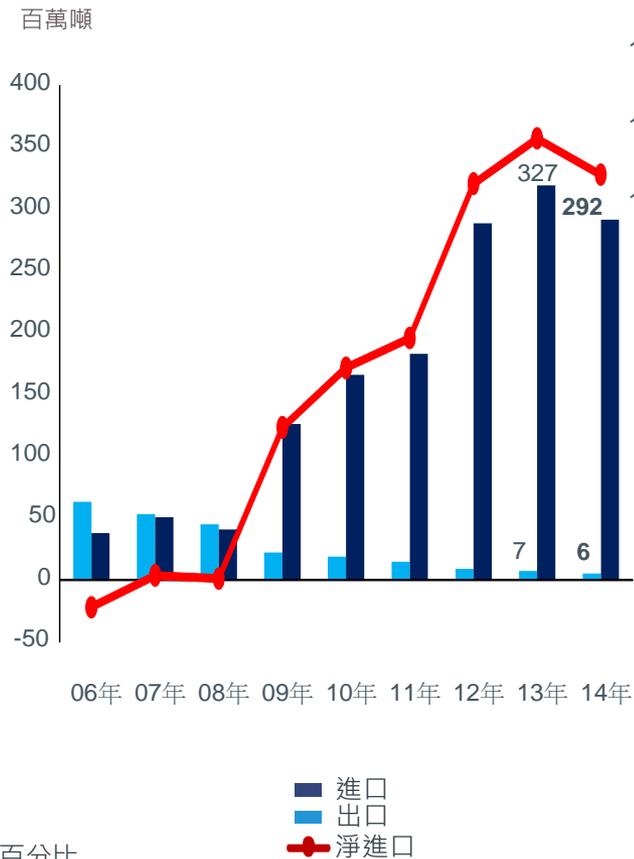
■ 中國 (自 1990年)
 ■ 日本 (自 1950年)
 ■ 韓國 (自 1970年)
 ■ 印度 (自 2005年)

附錄： 中國小宗散貨貿易, 鐵礦石及煤炭需求

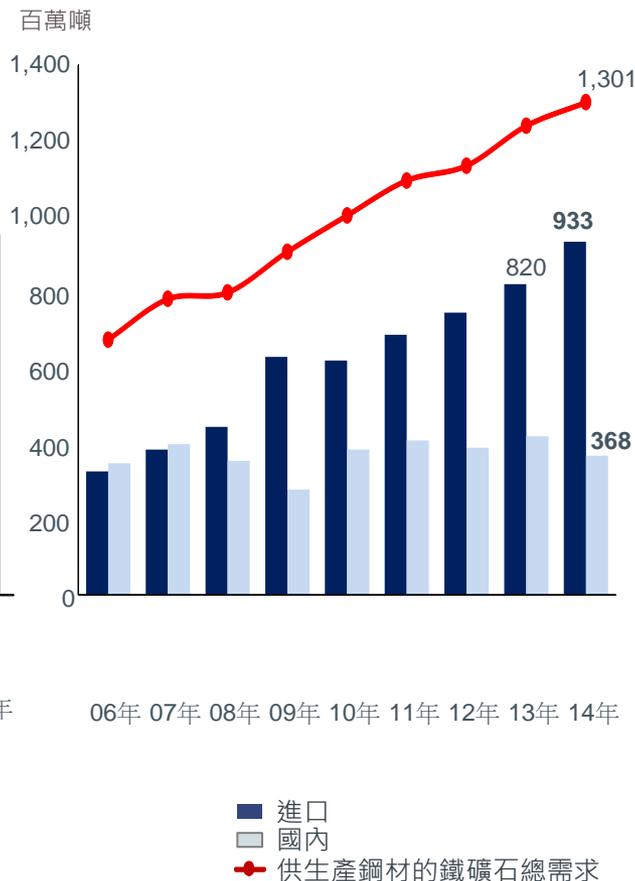
中國乾散貨貿易量



中國作為重要的 煤炭淨進口國



中國鐵礦石的採購量 (供生產鋼材)



資料來源：Clarksons、彭博