



Pacific Basin

2019年全年業績

2020年2月27日





2019年表現概覽



在波動的市場中保持穩定業績

- 儘管市況充滿挑戰及就國際海事組織之2020年規例所進行的預備工作大幅度影響我們的營運，我們於2019年錄得淨溢利25,100,000美元
- 然而，太平洋航運的表現持續優於大市，甚至比過去數年為佳。我們在各方面的表現較大部分同類型航運公司優勝，包括在日均收入、營運開支、一般及行政管理開支及財務開支方面，同時我們能按時及在預算內完成投資在安裝硫淨化器的大型項目上
- 小宗散貨於近年繼續成為乾散貨需求的增長動力，預期在新型冠狀病毒疫情得到控制後，抵禦力強的小宗散貨需求仍然強勁
- 2019年乾散貨船供應增長為3.9%，高於預期乃因新建造貨船交付與預計訂單數量罕有地大致相若及報廢量低
- 視乎新型冠狀病毒疫情為船廠交付帶來的影響，我們預期2020年上半年貨船增長仍然為高。然而，國際海事組織之2020規例生效後令船隊的航速減慢，減少供應，年度至今的報廢量較去年大幅上升。2019年新貨船訂單數量比2018年下跌45%
- 因控制新型冠狀病毒疫情所採取措施的負面因素影響市場表現。然而，我們預期當疫情得以受控時，在滯後的需求回復及刺激經濟措施的推動下，市場將會出現反彈
- 我們於去年強化資產負債表並準備好應對現時波動的市況，我們相信過去工作及措施長遠而言有助我們於強勁市況中作好準備



Pacific Basin

2019年業績摘要 – 淨溢利25.1百萬美元

| | 百萬美元 | 2019年 | 2018年 | 變化 (百萬美元) |
|-------|-----------------------|-----------|-----------|-----------|
| 損益表 | 稅息折舊及攤銷前溢利 | 230.7 | 215.8 | +14.9 |
| | 基本溢利 | 20.5 | 72.0 | -51.5 |
| | 股東應佔溢利 | 25.1 | 72.3 | -47.2 |
| | 股息 | 2.1港仙 | 6.2港仙 | |
| 資產負債表 | 可用流動資金 | 382.8 | 341.7 | +41.1 |
| | 淨負債比率 | 35% | 34% | |
| 船隊 | 自有貨船 ¹ /總數 | 116 / 200 | 111 / 217 | |

- 我們於2019年內獲交付八艘現代化貨船及出售兩艘較舊的貨船
- 於2020年4月底前交付的三艘已購入及一艘於2020年初已出售的貨船後，我們的自有貨船船隊將增加至117艘
- 我們簽訂兩項循環信用貸款、以更優惠利率發行新可換股債券取代先前的可換股債券、及發行新股份以支付四艘貨船的部分代價
- 進一步改善我們的資產流動狀況至為383,000,000美元
- 董事會建議派息每股2.1港仙，佔我們全年溢利的51%

於2020年1月31日數據:

¹ 已包括一艘於2019年購入並已於2020年1月交付的貨船

² 另有兩艘已購入及一艘已出售，預期所有貨船將於2020年4月底前交付

2019年全年業績

3

With you for the long haul



2019年表現強勁

| 美元 / 日 | | 小靈便型 | 超靈便型 |
|--------|-------------------------------------|-------------|-------------|
| 2019 | 小靈便型(BHSI)/超靈便型(BSI) 乾散貨船指數市場淨租金 | 6,830 | 9,450 |
| | 太平洋航運日均淨收入 | 9,630 | 11,720 |
| | 太平洋航運優於市場表現 | 41% / 2,800 | 24% / 2,270 |
| | 收租日數 | 48,220 | 33,620 |

28,000載重噸小靈便型(BHSI)及超靈便型(BSI)乾散貨船指數較去年同期分別下跌17%及13%
太平洋航運小靈便型及超靈便型乾散貨船日均租金較去年同期下跌僅4%

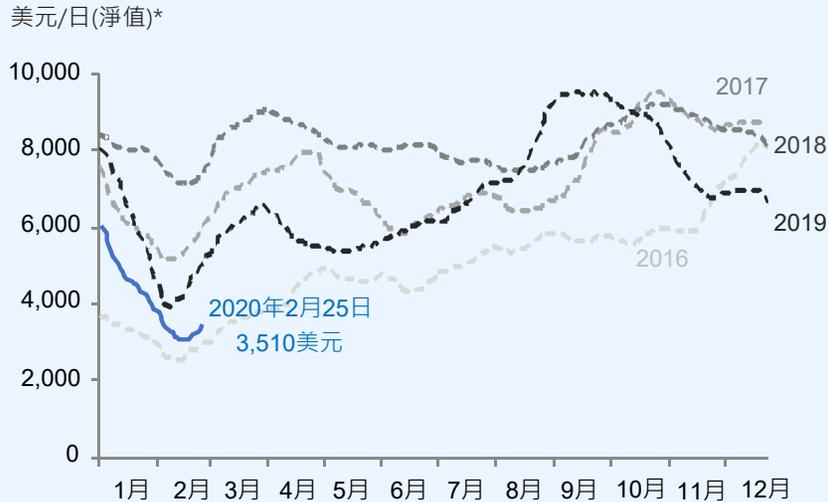
於2020年2月中旬之已訂合約

| 美元 / 日 | | 小靈便型 | 超靈便型 |
|--------|------------|-------|--------|
| 2020 | 太平洋航運日均淨收入 | 8,910 | 11,390 |
| | 已訂約比率 | 42% | 60% |



乾散貨運市場於2019年表現波動，其後受新型冠狀病毒疫情影響

小靈便型(波羅的海小靈便型乾散貨船指數) 2016年至2020年現貨市場日均租金



超靈便型(波羅的海超靈便型乾散貨船指數) 2016年至2020年現貨市場日均租金



-----2016 - - - - -2017 - - - - -2018 - - - - -2019 ————2020

- 2019年上半年巴西及澳洲因供應受阻，影響鐵礦石供應，貿易戰及非洲豬瘟影響中國對穀物進口量，加上美國傳統的穀物出口旺季表現較弱
- 南美及黑海地區穀物出口量表現強勁及鐵礦石出口量回復至早前被中斷前的正常水平令市況於第三季復甦，我們貨船分部的貨運市場租金分別升至四年及五年來的高位
- 船東為國際海事組織之2020規例實施而作準備及中國進口活動因農曆新年而減弱令貨運市場租金於年末放緩。因控制新型冠狀病毒疫情所採取措施所影響，市場一般在農曆新年過後造好的情況暫未出現，但現時市況已回復平穩亦陸續收到貨運查詢

*市場指數已扣除5%的佣金
資料來源：波羅的海交易所，於2020年2月25日的數據



太平洋航運繼續在各層面表現優勝

小靈便型租金表現與市場比較¹

過去5年平均溢價2,020美元/日

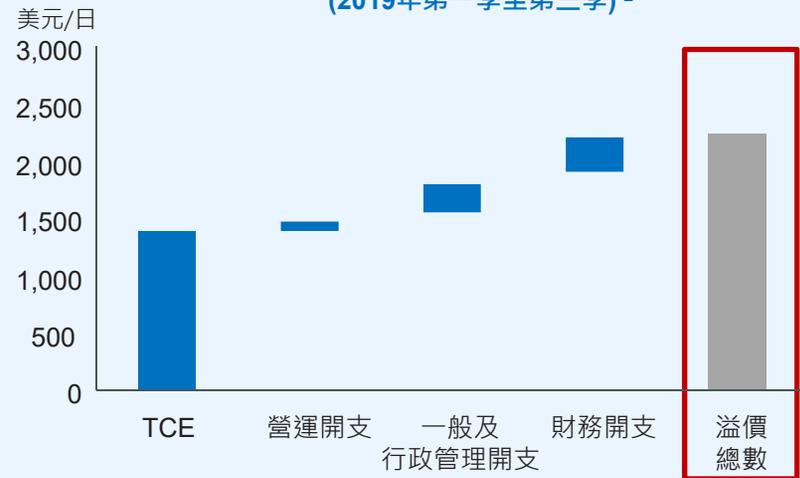


超靈便型租金表現與市場比較¹

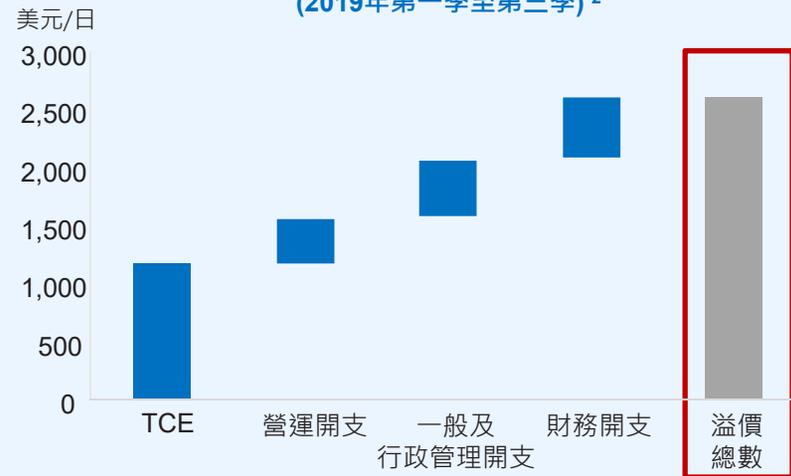
過去5年平均溢價1,530美元/日



太平洋航運小靈便型業務表現較同業為佳 (2019年第一季至第三季)²



太平洋航運超靈便型業務表現較同業為佳 (2019年第一季至第三季)²



¹ 波罗的海交易所 (小靈便型28,000載重噸乾散貨船及超靈便型58,000載重噸乾散貨船)

² 同業包括所有主要營運於小靈便型及超靈便型乾散貨船分部的公司，並有公開的數據以進行相關比較。日均財務開支比較以該公司之最佳利率作估計，而貨船價值及槓桿水平則用一般標準作估計

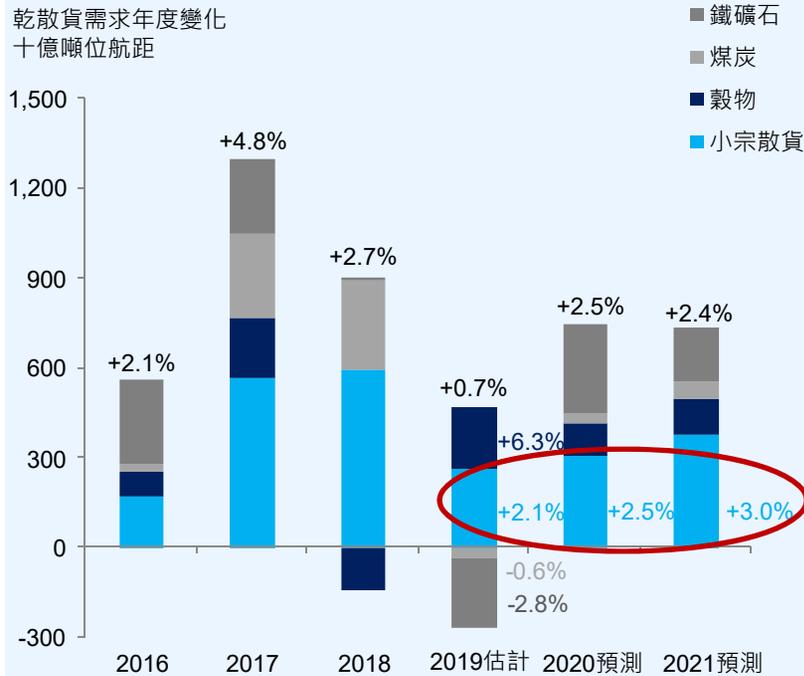


影響市場的主要因素

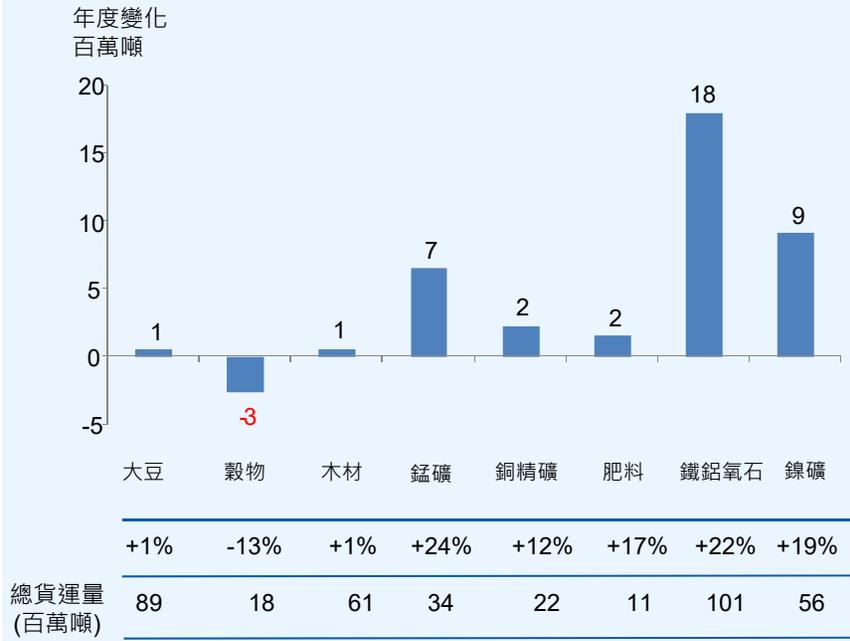


小宗散貨需求增長維持健康水平

乾散貨噸位航距年度變化



2019年中國主要農產品及小宗散貨進口量



2019

- Clarksons Research估計2019年乾散貨噸位航距需求增長為0.7%，主因受鐵礦石貨運噸位航距減少所影響
- 小宗散貨增長較大為2.1%，強勁的中國進口量為其一因素

2020

- 2020年年初遇上季節性疲弱，加上因控制新型冠狀病毒疫情所採取措施減低中國進口貨物的需求及擾亂的物流運輸
- 儘管小宗散貨噸位航距於2020年的預計增長有所下調，整體小宗散貨商品需求維持健康水平，我們預期，當疫情得以受控時，市場將會出現反彈

資料來源: Clarksons Research, 於2020年2月的數據

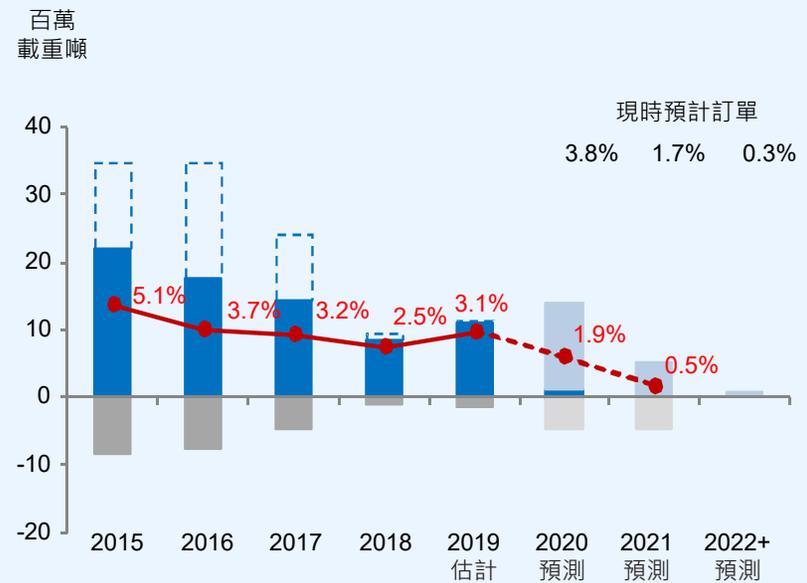


2019年的供應在增加...

整體乾散貨船供應發展



小靈便型及超靈便型乾散貨船供應發展



■ 年度至今貨船交付量 ■ 報廢量
▤ 差額 ■ 預計報廢量
■ 預計訂單
● 船隊淨增長
- - 預計船隊淨增長

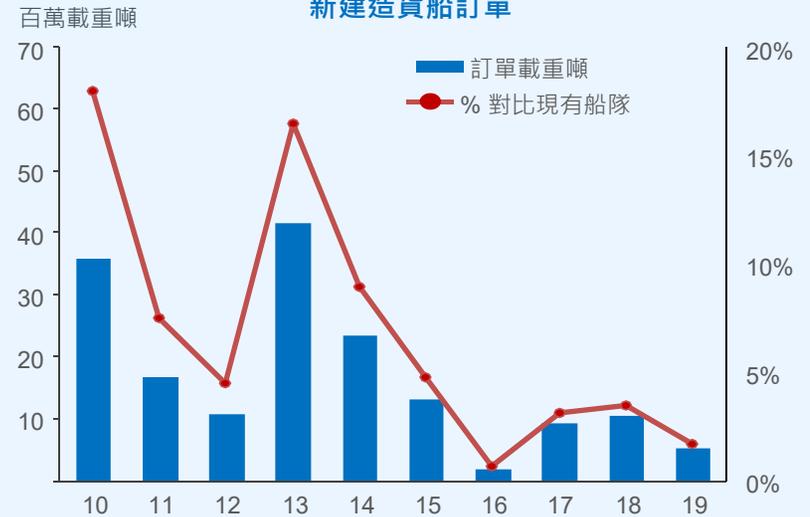
- 2019年全球乾散貨船船隊淨增長為3.9%，高於預期乃因新建造貨船交付與預計訂單數量罕有地大致相若及報廢量低
- 許多大型貨船因安裝硫淨化器而暫停營運數週，這有助緩和2019年下半年的貨船供應狀況和2020年上半年市況
- Clarksons調高歷年新建造貨船訂單及交付數據，主要由於很多船廠把屬於自己的早期訂單及造船空檔於較後的時間才於市場推出轉售，以避免因要安裝符合Tier III發動機及避免其他新法規帶來的額外建造費用

...然而，新訂單正在減少

超靈便型乾散貨船價值



小靈便型及超靈便型 (10-64,999 載重噸) 新建造貨船訂單

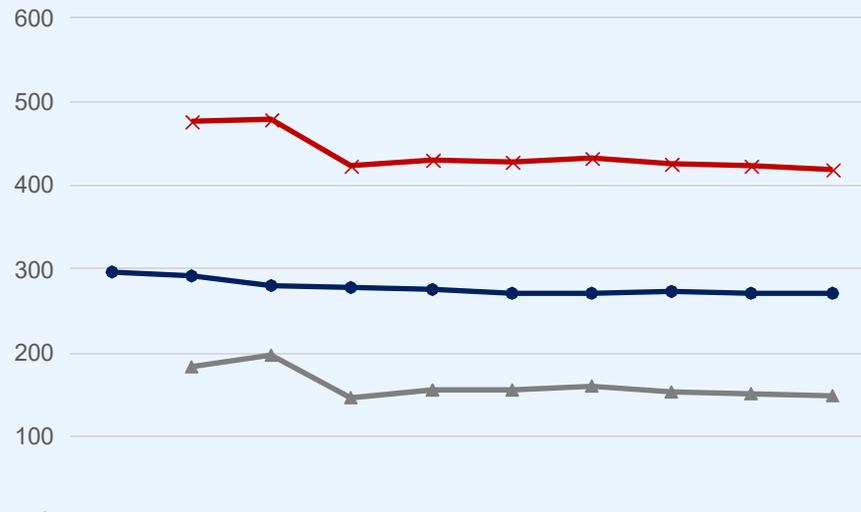


- 2019年的新建造貨船訂單量大幅下降，並預計未來仍然維持在低水平
 - 因新建造貨船與二手貨船的價格差距仍然顯著，訂購新建造貨船在商業角度上並不可取
 - 日後推行的環境法規對貨船設計及推動裝置技術帶來不確定性，影響船東訂購仍使用舊技術的新建造貨船之意慾

國際海事組織2020年規例將影響平均航速及實際貨船供應

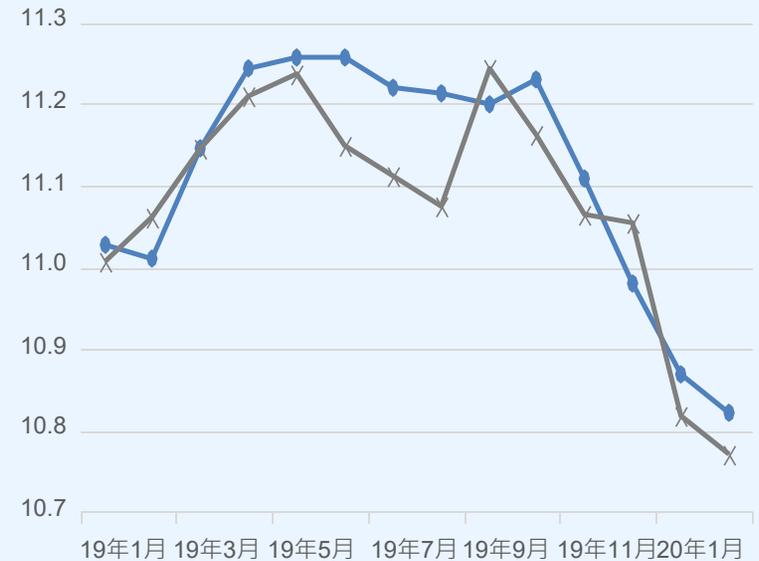
新加坡及鹿特丹
3.5% 高硫燃料與 0.5% 低硫燃料
平均燃料價格

美元/公噸



小靈便型及超靈便型乾散貨船
全球平均航速

節



- 平均航行速度自2019年第四季度開始減慢



財務回顧



| 百萬美元 | 2019 | 2018 | |
|-------------------|--------------|--------------|----------------|
| 收入 | 1,585.9 | 1,591.6 | |
| 航程開支 | (720.2) | (710.5) | |
| 按期租合約對等基準收入 | 865.7 | 881.1 | |
| 自有貨船開支 | (327.1) | (296.6) | 自有貨船開支 |
| 租賃貨船開支 | (456.0) | (451.4) | 租賃貨船開支 |
| 營運表現 (未計管理開支) | 82.6 | 133.1 | |
| 經調整一般及行政管理開支總額 | (61.2) | (59.8) | |
| 稅項及其他 | (0.9) | (1.3) | |
| 基本溢利 KPI | 20.5 | 72.0 | |
| 未變現的衍生工具及一次性項目 | 4.6 | 0.3 | 未變現的衍生工具及一次性項目 |
| 股東應佔溢利 | 25.1 | 72.3 | |
| 稅息折舊及攤銷前溢利 | 230.7 | 215.8 | |

| | 2019 | 2018 |
|-----------------|---------|---------|
| 自有貨船開支 | | |
| 營運開支 | (167.4) | (149.7) |
| 折舊 | (127.5) | (114.5) |
| 財務開支 | (32.2) | (32.4) |
| 租賃貨船開支 | | |
| 非資本化 | (417.1) | (451.4) |
| 資本化 | (38.9) | - |
| 未變現的衍生工具及一次性項目 | | |
| 未變現的衍生工具收入/(開支) | 7.8 | (11.7) |
| 出售貨船之虧損 | (5.1) | (0.7) |
| 其他撥備之撥回 | 1.9 | - |
| 有償契約撥備之撥回 | - | 12.7 |

- 董事會建議派付末期股息每股2.1港仙



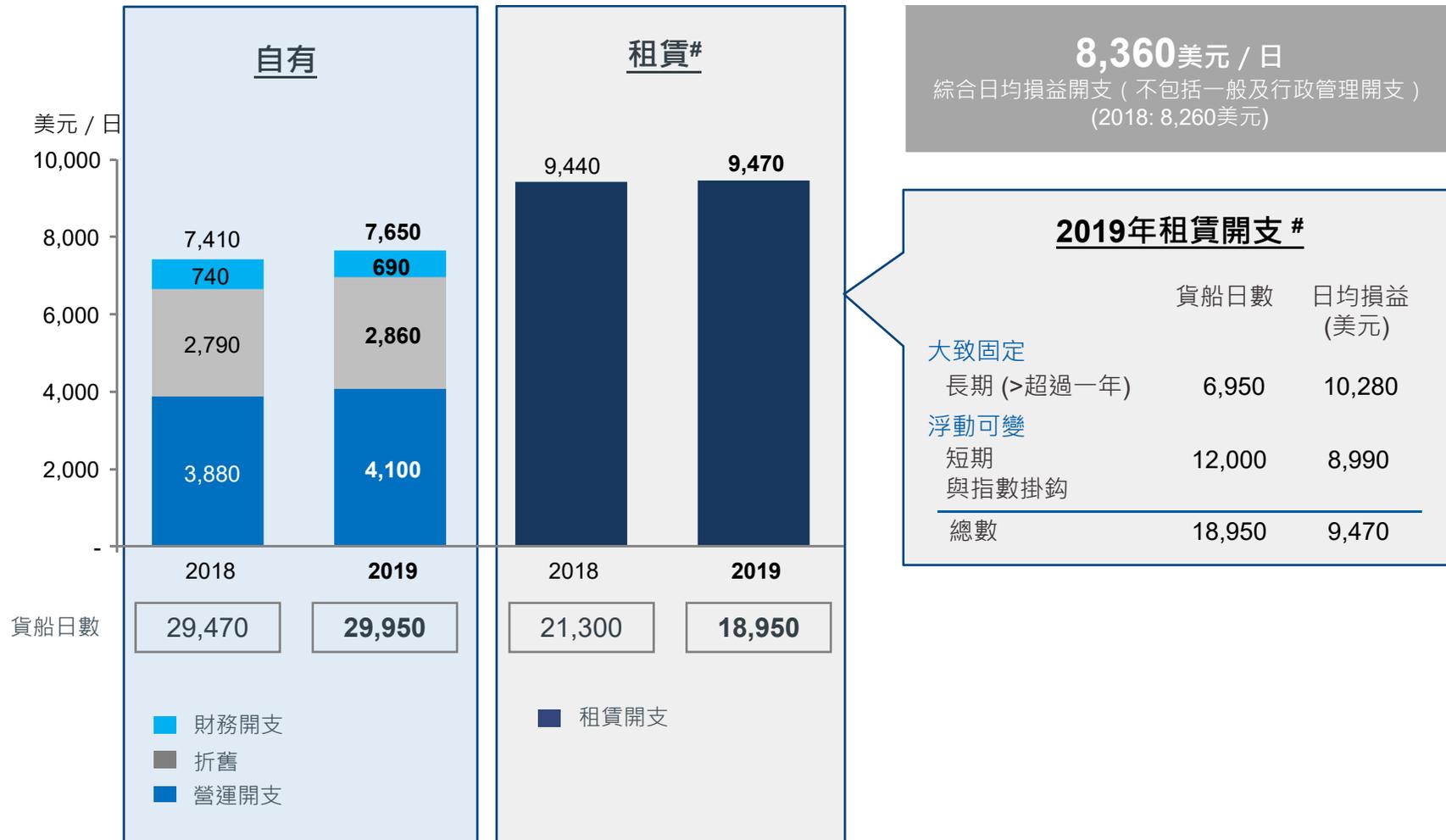
小靈便型及超靈便型乾散貨船貢獻

| | | 2019 | 2018 | 變動 |
|-----------------|------------|---------------|--------|------|
| 小靈便型乾散貨船貢獻 | (百萬美元) | 55.4 | 85.5 | -35% |
| 收租日 | (日) | 48,220 | 50,120 | -4% |
| 租金收入 | (美元 / 日) | 9,630 | 10,060 | -4% |
| 自有 + 租賃貨船開支 | (美元 / 日) | 8,360 | 8,260 | -1% |
| 超靈便型乾散貨船貢獻 | (百萬美元) | 23.1 | 42.1 | -45% |
| 收租日 | (日) | 33,620 | 29,980 | +12% |
| 租金收入 | (美元 / 日) | 11,720 | 12,190 | -4% |
| 自有 + 租賃貨船開支 | (美元 / 日) | 10,700 | 10,740 | 0% |
| 超巴拿馬型乾散貨船貢獻 | (百萬美元) | 4.1 | 5.5 | -25% |
| 經調整一般及行政管理開支及稅項 | (百萬美元) | (62.1) | (61.1) | -2% |
| 基本溢利 | (百萬美元) | 20.5 | 72.0 | -72% |

+/- 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

小靈便型乾散貨船開支

2019年小靈便型日均貨船開支



8,360 美元 / 日
 綜合日均損益開支 (不包括一般及行政管理開支)
 (2018: 8,260 美元)

2019年租賃開支 #

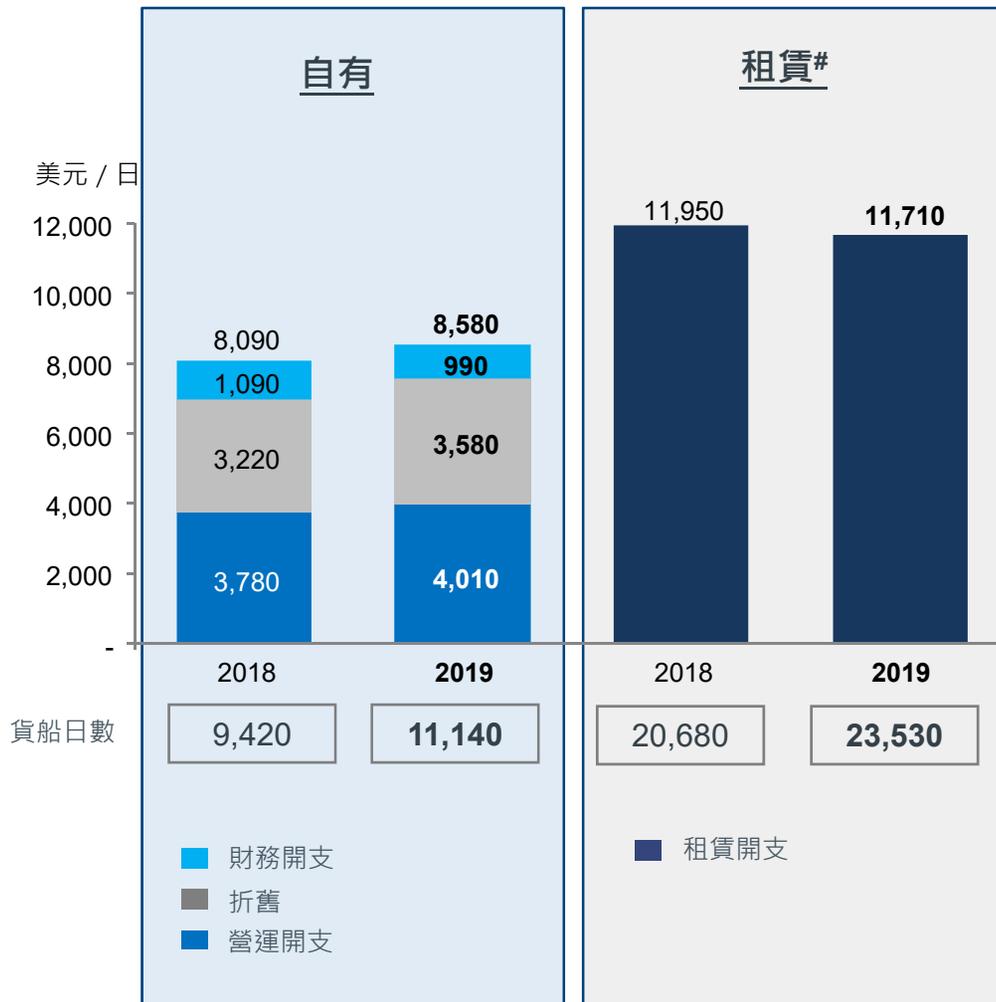
| | 貨船日數 | 日均損益 (美元) |
|------------|--------|-----------|
| 大致固定 | | |
| 長期 (>超過一年) | 6,950 | 10,280 |
| 浮動可變 | | |
| 短期 | 12,000 | 8,990 |
| 與指數掛鈎 | | |
| 總數 | 18,950 | 9,470 |

租賃開支為損益基準



超靈便型乾散貨船開支

2019年超靈便型日均貨船開支



10,700 美元 / 日
 綜合日均損益開支 (不包括一般及行政管理開支)
 (2018: 10,740 美元)

2019年租賃開支 #

| | 貨船日數 | 日均損益 (美元) |
|------------|---------------|---------------|
| 大致固定 | | |
| 長期 (>超過一年) | 2,290 | 12,400 |
| 浮動可變 | | |
| 短期與指數掛鈎 | 21,240 | 11,630 |
| 總數 | 23,530 | 11,710 |

租賃開支為損益基準



有效的營運槓桿策略

| | | 小靈便型 | | | 超靈便型 | | | 敏感度 ² |
|--------------|---------------|-------------------------|----------|--|-------------------------|----------|--|---|
| | | 2019年 日均收入 (美元/日) | 貨船 日數 | 成本包括一般及 行政管理開支 ¹ (美元/日) | 2019年 日均收入 (美元/日) | 貨船 日數 | 成本包括一般及 行政管理開支 ¹ (美元/日) | |
| 大部分為 固定開支 | 自有 | 9,630 | 29,950 | 8,590 | 11,720 | 11,140 | 9,520 | <p>+/- 1,000 美元 按期租合約對等基準日均收入</p> <p>35-40百萬美元</p> |
| | 長期租賃 | | 6,950 | 10,810 | | 2,290 | 12,930 | |
| 大部分為 浮動開支 | 短期租賃 與指數掛鈎 | | 12,000 | 9,520 | | 21,240 | 12,160 | |

策略為在任何時間均會有約20-25%的收租日以遠期貨運合約訂約

¹ 自有貨船的一般及行政管理開支為940美元/日，租賃貨船的一般及行政管理開支為530美元/日

² 根據現有的船隊數目及承擔，以及所有其他事項不變



經營業務產生的現金：217,100,000美元

| | 2019 | 2018 |
|------------------------|---------|---------|
| 於1月1日現金 ¹ | 329.2 | 227.0 |
| 經營業務 | 217.1 | 189.6 |
| 投資活動 | | |
| 購置貨船 ² | (94.2) | (88.7) |
| 入塢開支 | (89.8) | (39.2) |
| 出售款項及其他 | 40.1 | 11.1 |
| 總額 | (143.9) | (116.8) |
| 融資活動 | | |
| 借貸變動 | (93.6) | 75.6 |
| 借貸利息及其他 | (35.7) | (31.2) |
| 派付股息 | (21.8) | (14.3) |
| 其他 | (51.0) | (0.1) |
| 總額 | (202.1) | 30.0 |
| 於12月31日現金 ¹ | 200.2 | 329.2 |
| 定期存款 | - | 12.5 |
| 未提用的已承諾借貸融資額 | 182.6 | - |
| 可動用流動資金總額 | 382.8 | 341.7 |
| 未被抵押貨船總值 | ~106.0 | ~147.0 |

| 借貸變動 | 2019 | 2018 |
|-------------|---------|---------|
| 支用已承諾借貸融資淨額 | 162.6 | 185.3 |
| 償還借貸淨額 | (304.6) | (109.6) |
| 償還可換股債券 | (125.0) | - |
| 發行可換股債券 | 173.4 | - |

¹ 不包括定期存款² 不包括於期內向其中四艘貨船的賣方發行相當於38,700,000美元的新股份

穩健的資產負債表及可動用流動資金為382,800,000美元

於2019年12月31日

| 百萬美元 | 2019 | 2018 |
|---|-------|-------|
| 貨船及其他固定資產 | 1,875 | 1,808 |
| 資產總額 | 2,394 | 2,366 |
| 貸款總額 | 863 | 961 |
| 負債總額 | 1,118 | 1,135 |
| 資產淨額 | 1,276 | 1,231 |
| 借貸淨額 (382,800,000美元可動用流動資金) | 663 | 619 |
| 借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI | 35% | 34% |

- 貨船平均賬面淨值：80艘小靈便型 (平均船齡12年)：每艘14,400,000美元；
33艘超靈便型 (平均船齡9年)：每艘20,500,000美元



策略及定位



我們支持以下業界的 進取目標：

- 到2030年提高全球船隊碳效能 40% (相對於2008年的情況)
- 到2050年降低溫室氣體排放總量 50% (相對於2008年的情況)

我們已加入「零排放聯盟」

Getting to Zero Coalition

我們已作好準備：

- 現代化，優質日本建造貨船
 - 致力投資以進一步優化貨船
- 高度節省燃料的物流運輸
 - 在**90%**以上的時間均載有貨物
- 隨著全球減碳，太平洋航運將繼續運載全球海上貿易重要支柱的非化石燃料商品

然而，業界須立刻採取 以下行動：

- 減慢貨船航速
- 停止訂購仍使用舊技術的新建造貨船



2019年企業社會責任報告
www.pacificbasin.com/ar2019





- 成為全面的船東及營運商地位，保持及擴充現有的貨運營業模式及貨船規模
 - 不只側重擁有自有貨船，亦不會主張輕資產
- 透過購買二手貨船及出售較舊較小型的貨船，繼續進行擴充超靈便型乾散貨船及更新小靈便型乾散貨船船隊的策略
 - 陸續減少長期租賃訂約
- 不要訂購採用舊技術的新建造貨船
 - 現時新建造貨船價格高、回報低、新規例會影響貨船設計及技術發展
- 致力投資以進一步優化現有的貨船，並於日後投資在當技術及商業上發展成熟的低排放貨船
 - 基於2020年初高硫及低硫燃料價格的差距，我們已裝置硫淨化器的貨船將為我們的收益帶來可觀的貢獻
- 繼續讓貨船租賃及營運團隊壯大發展，並與客戶緊密聯繫
 - 配以先進中央支援系統
- 努力經營業務品牌名譽
 - 長遠目標、謹慎、關顧、精益求精的服務
- 強化資產負債表及流動資金



Pacific Basin

集團已為未來作好準備

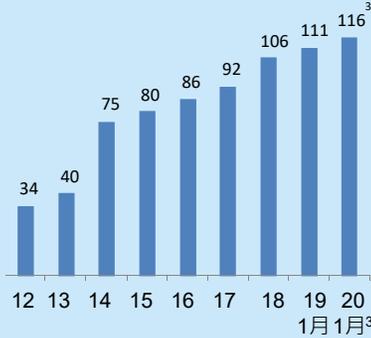
我們的按期租合約
對等基準日均收入(TCE)
較市場表現優勝

太平洋航運
過去5年平均溢價：

2,020美元 / 日
小靈便型乾散貨船
日均收入

1,530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

8,590美元 / 日
小靈便型¹

9,520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



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 2019年太平洋航運自有小靈便型乾散貨船7,650美元 / 日 + 一般行政及管理開支 940美元 / 日 ≈ 8,590美元 / 日

² 2019年太平洋航運自有超靈便型乾散貨船8,580美元 / 日 + 一般行政及管理開支 940美元 / 日 ≈ 9,520美元 / 日

³ 另有兩艘已購入及一艘已出售，預期所有貨船將於2020年4月底前交付，於2020年1月31日的數據

* 根據現有的船隊數目及承擔，以及所有其他事項不變



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





Pacific Basin

附錄： 太平洋航運概覽

- 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116* 艘自有小靈便型及超靈便型乾散貨船，有約200艘貨船於世界各地為大型的工業客戶提供服務
- 總部設於香港及於香港上市，在全球各重點區域開設12間辦事處，擁有超過340名岸上員工及3,900名船員
- 穩健的資產負債表包括383百萬美元可動用流動資金
- 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

*於2020年1月31日:

- 已包括一艘於2019年購買並已於2020年1月交付的貨船
- 另有兩艘已購入及一艘已出售，預期所有貨船將於2020年4月底前交付

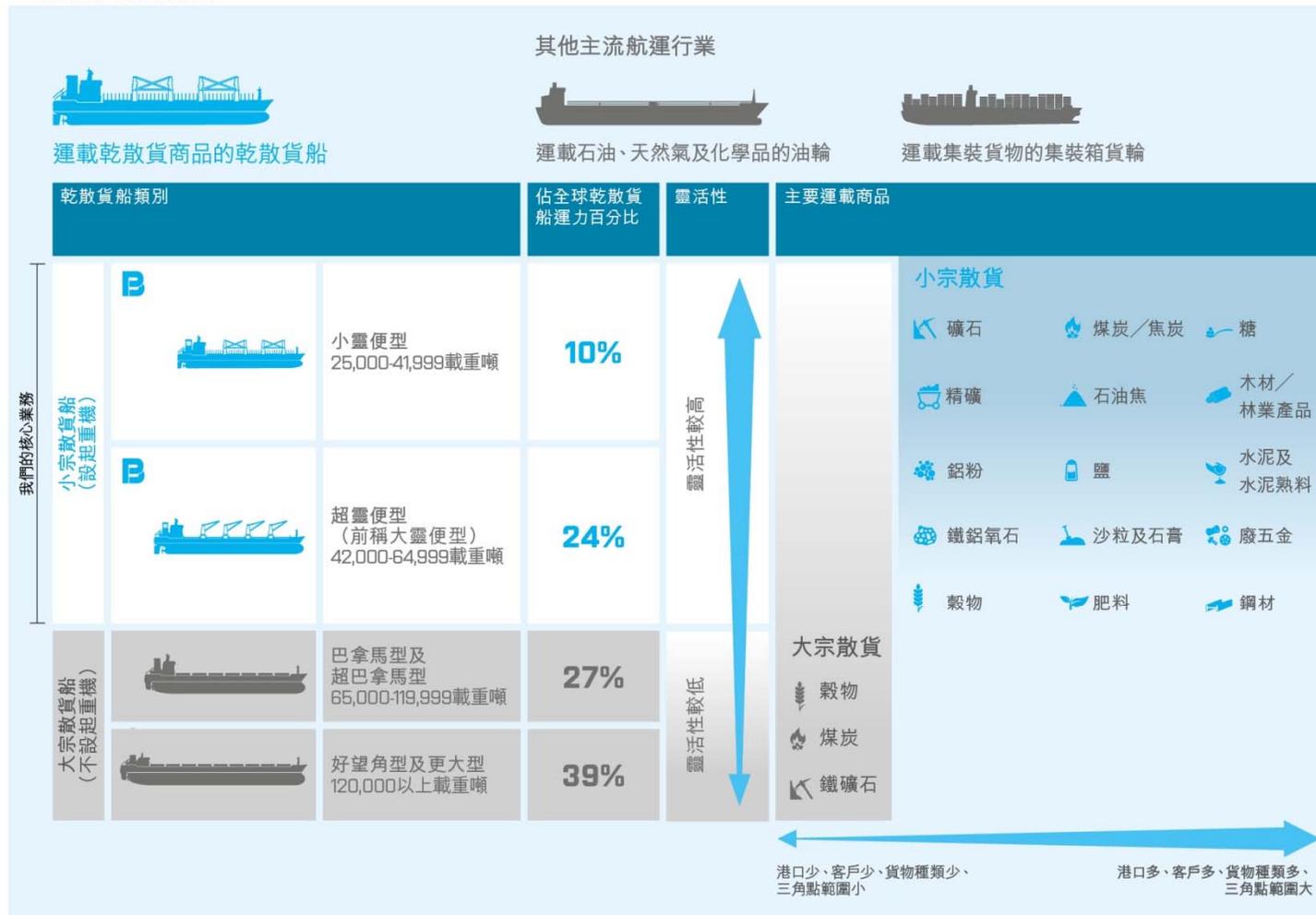
2019年全年業績

25

With you for the long haul

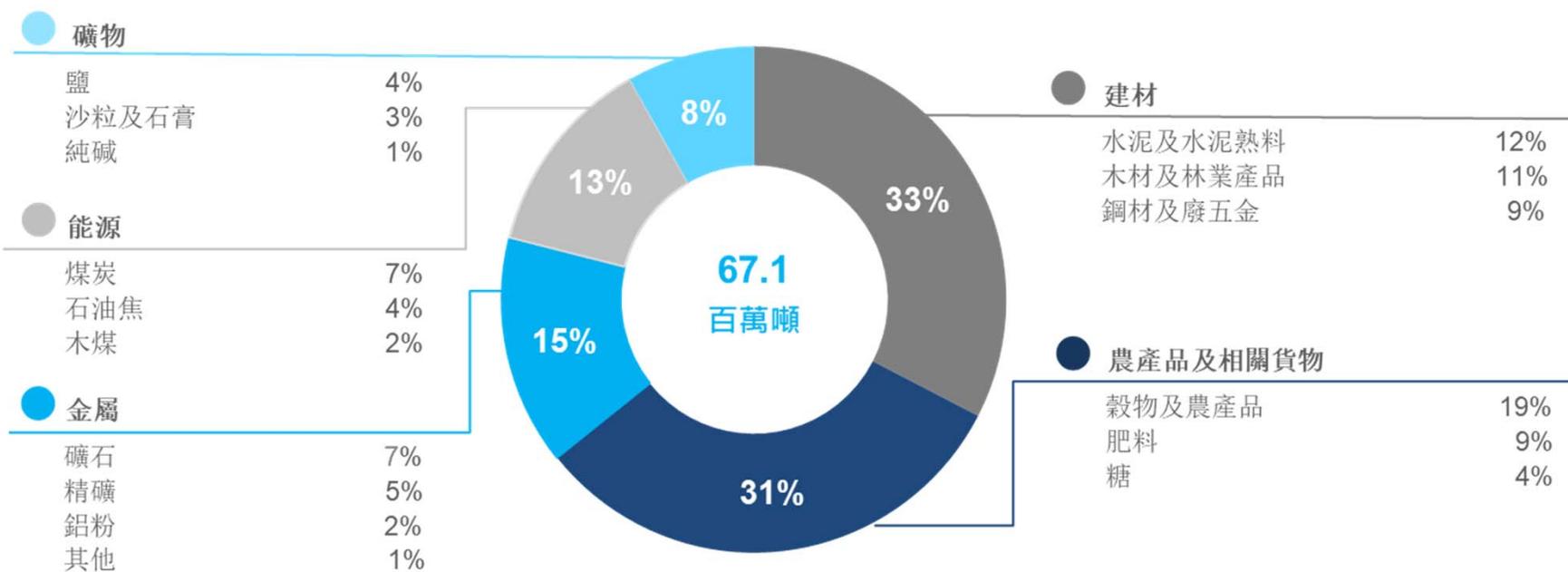
附錄： 核心業務資料

乾散貨運行業



附錄： 多元化貨物及覆蓋廣泛的客戶群

本集團於2019年乾散貨運量



- 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

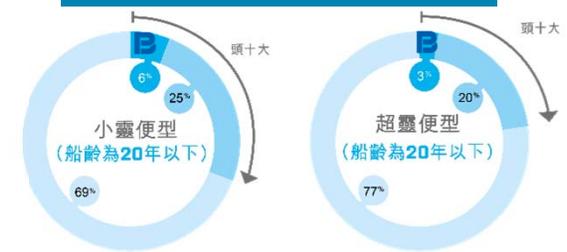


| | | |
|--|--|--|
| <h3>專業伙伴</h3>  <p>與客戶零距離接觸</p>  <p>全球12個 主要地區的辦事處</p>  <p>不分晝夜 24小時支援</p> | <h3>卓越往績</h3>  <p>可信賴及高透明度</p>  <p>穩健的 資產負債表及 過往優秀的紀錄</p>  <p>榮獲多個獎項 重點著眼於企業社會責任 政策及環境發展</p> | <h3>優質船隊</h3>  <p>由內部技術及營運部門管理 多功能貨船</p>  <p>高質素的現代化貨船 配備業內 最高水平的設計</p>  <p>低收支平衡水平及 節省燃料</p> |
|--|--|--|

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6%，而我們的42-65,000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%



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

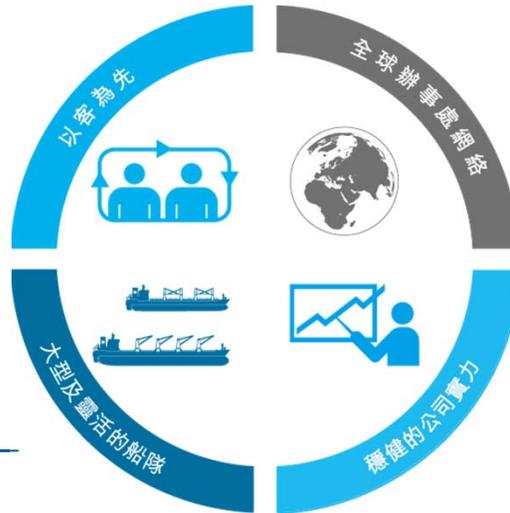
從解決問題出發，向客戶提供合理、
迅速及靈活的服務

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 – 2020年1月31日

www.pacificbasin.com
我們的船隊



| | 自有貨船 ^{1, 2} | 長期租賃貨船 | 短期租賃貨船 ³ | 總數 |
|-------|----------------------|--------|---------------------|-----|
| 小靈便型 | 81 | 17 | 19 | 117 |
| 超靈便型 | 34 | 6 | 41 | 81 |
| 超巴拿馬型 | 1 | 1 | 0 | 2 |

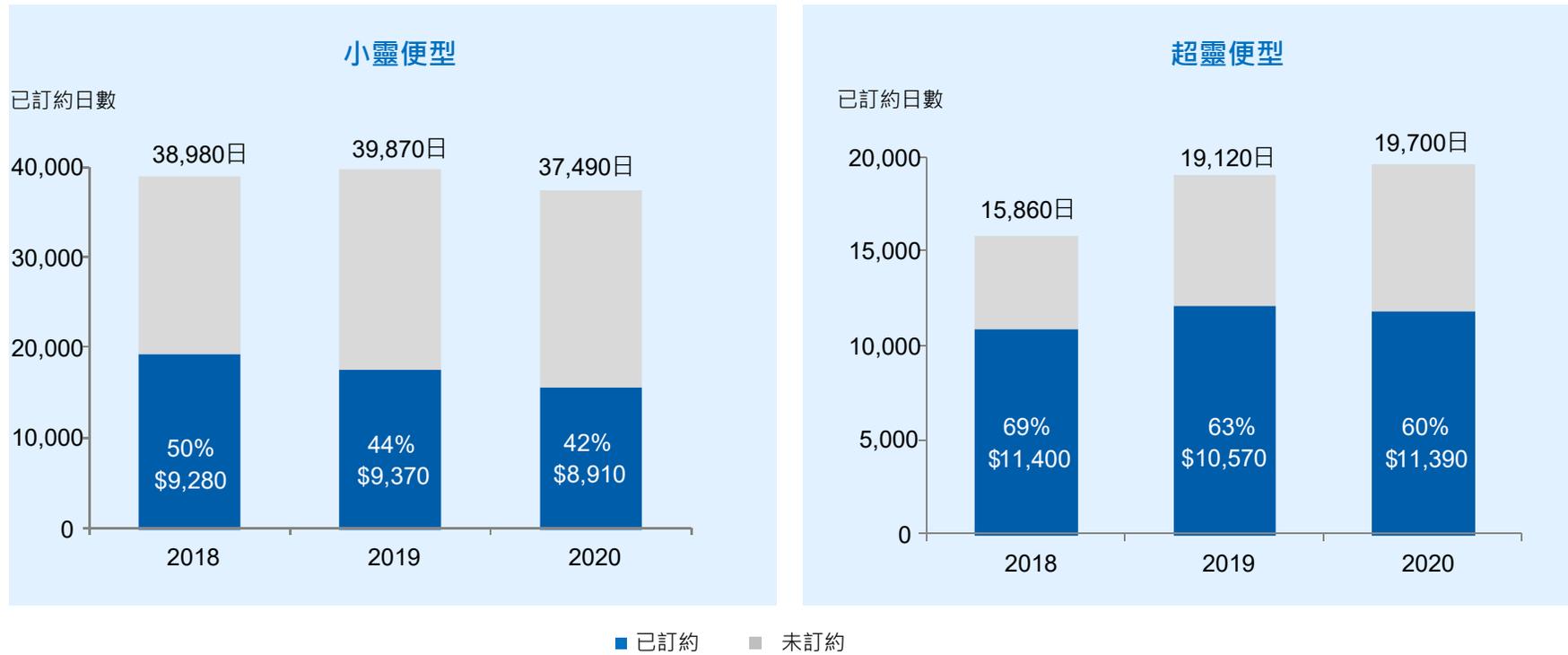
核心船隊平均船齡：10.8年

¹ 已包括一艘於2019年購買並已於2020年1月交付的貨船

² 另有兩艘已購入及一艘已出售，預期所有貨船將於2020年4月底前交付

³ 於2020年1月營運的短期及以租金與指數掛鈎的貨船平均數目

附錄： 2020年已訂合約



* 2020年的遠期貨運合約訂約主要為逆航貨運
美元/日；於2月中旬的數據，以上數據均取自當年2月份同期公布的數字以作比較

附錄： 租入貨船的承擔

於2019年12月31日

| 年度 | 小靈便型 | | | | | | 超靈便型 | | | | | | | | | |
|--------------|--------------|------------------|----------|----------|----------|----------|------------------|----------|--------------|------------------|----------|----------|----------|----------|------------------|----------|
| | 長期 (一年以上) | | | 短期 | | 總計 | | | 長期 (一年以上) | | | 短期 | | 總計 | | |
| | 貨船 日數 | 日均租金 損益 基準 | 現金 基準 | 貨船 日數 | 日均 租金 | 貨船 日數 | 日均租金 損益 基準 | 現金 基準 | 貨船 日數 | 日均租金 損益 基準 | 現金 基準 | 貨船 日數 | 日均 租金 | 貨船 日數 | 日均租金 損益 基準 | 現金 基準 |
| 2020年 上半年 | 2,380 | 10,170 | 10,460 | 520 | 9,880 | 2,900 | 10,120 | 10,360 | 920 | 12,070 | 13,130 | 1,630 | 11,550 | 2,550 | 11,740 | 12,120 |
| 2020年 下半年 | 2,360 | 10,450 | 10,520 | - | - | 2,360 | 10,450 | 10,520 | 710 | 11,890 | 12,690 | 370 | 12,300 | 1,080 | 12,030 | 12,560 |
| 2020年 | 4,740 | 10,310 | 10,490 | 520 | 9,880 | 5,260 | 10,270 | 10,430 | 1,630 | 11,990 | 12,940 | 2,000 | 11,690 | 3,630 | 11,830 | 12,250 |
| 2021年 | 3,450 | 10,320 | 10,340 | - | - | 3,450 | 10,320 | 10,340 | 590 | 11,190 | 12,050 | - | - | 590 | 11,190 | 12,050 |
| 2022年 | 2,880 | 9,970 | 10,170 | - | - | 2,880 | 9,970 | 10,170 | 340 | 10,980 | 12,200 | - | - | 340 | 10,980 | 12,200 |
| 2023年 | 2,200 | 10,560 | 10,790 | - | - | 2,200 | 10,560 | 10,790 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2024年 | 1,660 | 10,630 | 11,120 | - | - | 1,660 | 10,630 | 11,120 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2025年+ | 370 | 11,290 | 11,510 | - | - | 370 | 11,290 | 11,510 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 總計 | 15,300 | | | 520 | | 15,820 | | | 2,560 | | | 2,000 | | 4,560 | | |

註：

於採納香港財務報告準則第16號「租賃」新會計準則後，所有年期12個月以上的經營租賃已於資產負債表內確認為使用權資產及租賃負債



附錄： 乾散貨運中期內的前景

機會

- ▶ 貨船因使用較昂貴的低硫燃料而減慢航速，以及貨船繼續安裝硫淨化器導致供應減少
- ▶ 由於環境法規及未來貨船設計的不確定性，新建造貨船的預訂和交付減少，導致供應減少
- ▶ 由於環境法規越趨複雜及貨船維修成本上升，導致更多低質素及設計不佳的貨船報廢
- ▶ 新的貿易協定及中美貿易緊張局勢緩解，改善了市場情緒及乾散貨貿易活動
- ▶ 東南亞及其他新興市場的工業增長及基礎設施投資，受中國刺激經濟措施進一步推動

威脅

- ▶ 全球經濟（特別是中國）的增長放緩，加上冠狀病毒疫情爆發，影響乾散貨商品貿易
- ▶ 2020年上半年交付的新建造貨船過多，及報廢量持續偏低
- ▶ 低油價導致貨船航行速度上升，因而令貨船供應增加
- ▶ 環境保護和政策促使更大程度從使用煤炭轉至使用可再生能源
- ▶ 關稅及貿易保護主義鼓勵地區生產而取代全球貿易

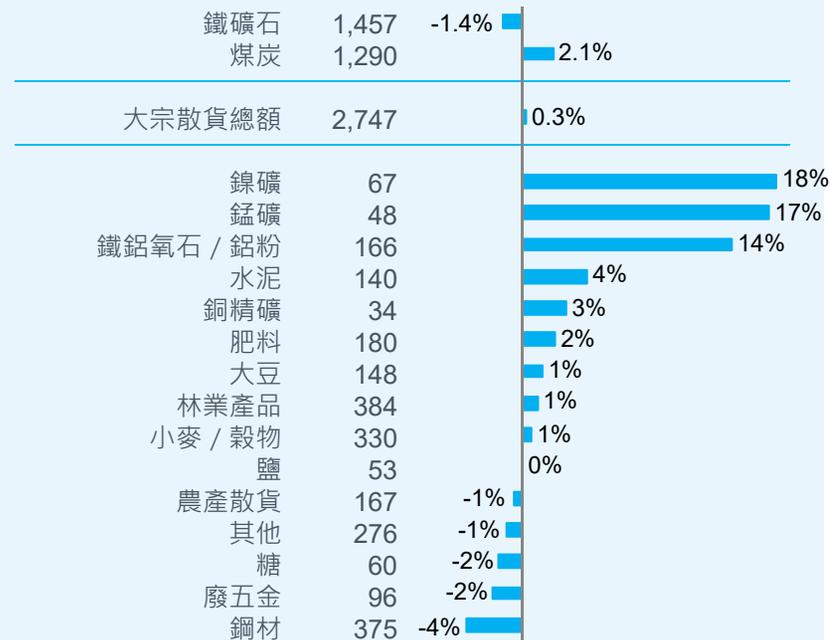




附錄： 2019年乾散貨需求及2020年的預測

2019年估計乾散貨貿易量

百萬噸 按年變化



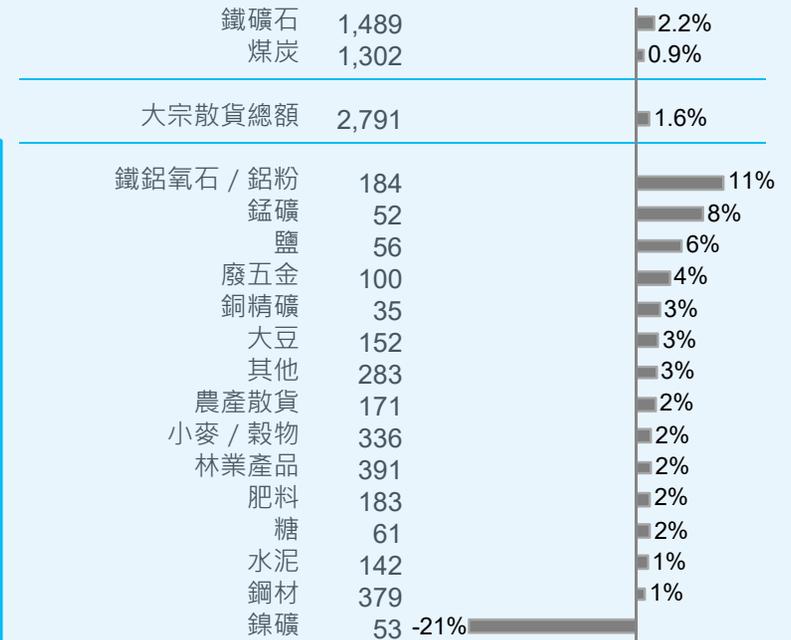
太平洋航運
主要運載的貨物總額 2,524 1.4%

2019年估計乾散貨運總額 5,271 0.8%

(航距需求增長 = 0.7%)

2020年預測乾散貨貿易量

百萬噸 按年變化



太平洋航運
主要運載的貨物總額 2,578 2.1%

2020年預測乾散貨運總額 5,369 1.8%

(航距需求增長 = 2.5%)

太平洋航運主要運載貨物

太平洋航運主要運載貨物

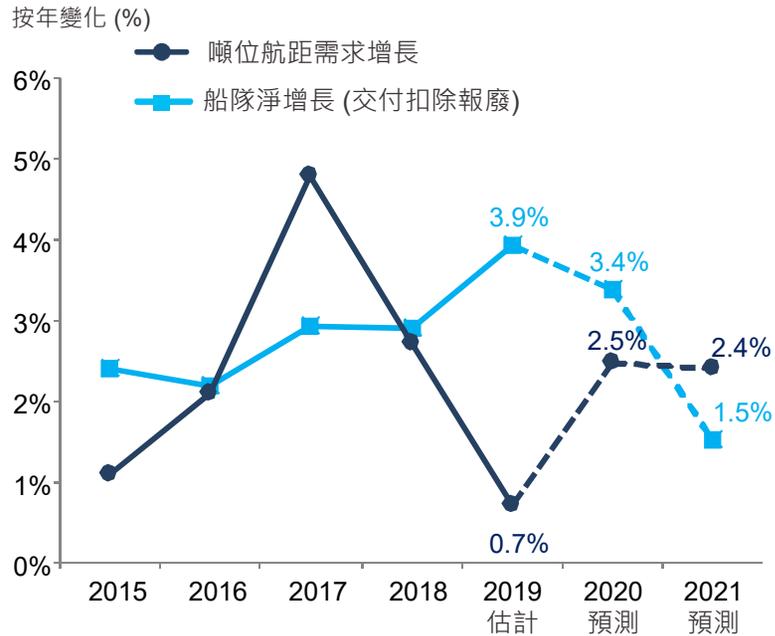
資料來源: Clarksons Research, 於2020年2月的數據

附錄： 小靈便型及超靈便型乾散貨船供應前景理想

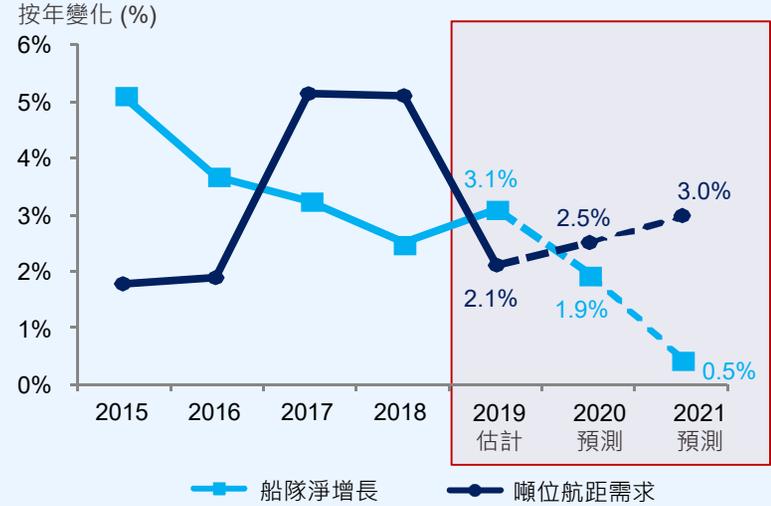
| | 訂單各佔 現有船隊 百分比 | 平均船齡 | 船齡 20年以上 | 船齡 15年以上 | 2019年報廢量佔 於2020年1月1日之 現有船隊百分比 | |
|---|---------------------|------|-------------|-------------|-------------------------------------|------------|
|  小靈便型 – 85百萬載重噸 (25,000-41,999載重噸) | 4.6% | 11 | 11% | 19% | 0.6% | 較少訂單 |
|  超靈便型 – 205百萬載重噸 (42,000-64,999載重噸) | 6.3% | 10 | 8% | 19% | 0.4% | 較多 老舊貨船 |
|  巴拿馬型 – 234百萬載重噸 (65,000-119,999載重噸) | 9.0% | 10 | 9% | 21% | 0.1% | |
|  好望角型及更大型貨船 – 333百萬載重噸 (120,000+載重噸) | 12.4% | 9 | 5% | 13% | 1.8% | |
| 乾散貨船總量 – 879百萬載重噸 (10,000以上載重噸) | 9.1% | 11 | 8% | 17% | 0.9% | |

附錄： 供應及需求前景

整體乾散貨船供應及需求



小宗散貨需求和小靈便型及超靈便型乾散貨船供應



大宗散貨*需求及巴拿馬型及好望角型貨船供應



2019年全年業績 | 36

* 大宗散貨包括鐵礦石、煤炭和穀物
資料來源: Clarksons Research, 於2020年2月的數據



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

最佳航行速度指標用於傳統小靈便型乾散貨船 (Hakodate制造32,000載重噸)

| 一般航程運費 美元/噸 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | |
|----------------|------------------------------------|------------------|-------|-------|-------------------|-------|-------|-------------------|-------|-------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|--------|--------|--------|--|
| 大約日均租金 美元/日 | 4,000 | 4,650 | 5,300 | 5,950 | 6,600 | 7,250 | 7,900 | 8,550 | 9,200 | 9,850 | 10,500 | 11,150 | 11,800 | 12,450 | 13,100 | 13,750 | 14,400 | 15,050 | 15,700 | 16,350 | 17,000 | |
| 200 | 實際全速約最大持續功率 (MCR) 的85% (約 13.3 海里) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 250 | 68% | 30% MCR = 9.4 海里 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 300 | 49% | 56% | 63% | 69% | 50% MCR = 11.1 海里 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 350 | 37% | 42% | 48% | 53% | 59% | 66% | 69% | 70% MCR = 12.4 海里 | | | | | | | | | | | | | | |
| 400 | 33% | | 37% | 42% | 47% | 52% | 57% | 62% | 67% | 69% | 85% MCR = 13.3 海里 | | | | | | | | | | | |
| 450 | 34% | | | 38% | 42% | 46% | 50% | 55% | 59% | 64% | 69% | 69% | | | | | | | | | | |
| 500 | 31% | | | | 34% | 38% | 41% | 45% | 49% | 53% | 57% | 61% | 66% | 69% | 69% | | | | | | | |
| 550 | 32% | | | | | 35% | 38% | 41% | 45% | 48% | 52% | 55% | 59% | 63% | 67% | 69% | 69% | | | | | |
| 600 | 32% | | | | | | 35% | 38% | 41% | 44% | 47% | 51% | 54% | 57% | 61% | 64% | 68% | 69% | | | | |
| 650 | 33% | | | | | | | 35% | 38% | 41% | 44% | 47% | 50% | 53% | 56% | 59% | 62% | 實際最低速度 約最大持續功率 (MCR) 的30% (約 9.4 海里) | | | | |
| 700 | 31% | | | | | | | | 33% | 36% | 41% | 44% | 47% | 50% | 53% | 56% | 59% | 62% | | | | |
| 750 | 31% | | | | | | | | | 34% | 36% | 38% | 41% | 43% | 46% | 48% | | | | | | |
| 800 | 32% | | | | | | | | | | 34% | 36% | 38% | 41% | 43% | | | | | | | |

最佳航行速度指標用於傳統超靈便型乾散貨船 (Tsuneishi制造58,000載重噸)

| 一般航程運費 美元/噸 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | | |
|----------------|------------------------------------|-------|------------------|-------|-------------------|--------|--------|-------------------|--------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|--------|--------|--|--|
| 大約日均租金 美元/日 | 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 | 19,000 | 20,000 | 21,000 | 22,000 | 23,000 | 24,000 | 25,000 | | |
| 200 | 實際全速約最大持續功率 (MCR) 的85% (約 13.5 海里) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 250 | 64% | 69% | 30% MCR = 9.5 海里 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 300 | 46% | 54% | 62% | 69% | 50% MCR = 11.3 海里 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 350 | 35% | 41% | 47% | 53% | 60% | 67% | 69% | 70% MCR = 12.7 海里 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 400 | 32% | | 37% | 42% | 47% | 53% | 59% | 65% | 69% | 85% MCR = 13.5 海里 | | | | | | | | | | | | | |
| 450 | 34% | | | 38% | 43% | 48% | 53% | 58% | 63% | 69% | 69% | | | | | | | | | | | | |
| 500 | 31% | | | | 35% | 39% | 43% | 48% | 52% | 57% | 62% | 67% | 69% | 69% | | | | | | | | | |
| 550 | 33% | | | | | 37% | 40% | 44% | 48% | 52% | 56% | 61% | 65% | 69% | 69% | | | | | | | | |
| 600 | 31% | | | | | | 34% | 38% | 38% | 41% | 45% | 48% | 52% | 56% | 60% | 64% | 68% | 69% | 69% | | | | |
| 650 | 32% | | | | | | | 35% | 38% | 42% | 45% | 48% | 52% | 55% | 59% | 63% | 67% | 69% | 實際最低速度 約最大持續功率 (MCR) 的30% (約 9.5 海里) | | | | |
| 700 | 31% | | | | | | | | 34% | 36% | 39% | 42% | 45% | 48% | 52% | 55% | 58% | 62% | | | | | |
| 750 | 32% | | | | | | | | | 35% | 37% | 40% | 43% | 46% | 49% | 52% | 55% | | | | | | |
| 800 | 31% | | | | | | | | | | 33% | 35% | 38% | 41% | 43% | | | | | | | | |