



Pacific Basin

2019年第一季度交易活動公告



2019年4月11日



儘管市況偏軟，太平洋航運表現強勁

於2019年4月8日之已訂合約

	美元／日	小靈便型	超靈便型
第一季	小靈便型(BHSI)/超靈便型(BSI) 乾散貨船指數市場淨租金	5,730	7,540
	太平洋航運日均淨收入	9,080	10,400
	太平洋航運優於市場表現	58% / 3,350	38% / 2,860
第二至四季	太平洋航運已訂約日均淨租金收入	9,360	10,690
	餘下三季已訂租約比率	36%	58%
全年	太平洋航運已訂約日均淨租金收入	9,210	10,550
	已訂約收租日比率	55%	73%

小靈便型及超靈便型市場指數較去年同期分別下跌29%及26%；而太平洋航運的小靈便型及超靈便型乾散貨船日均租金較去年同期分別下跌3%及8%

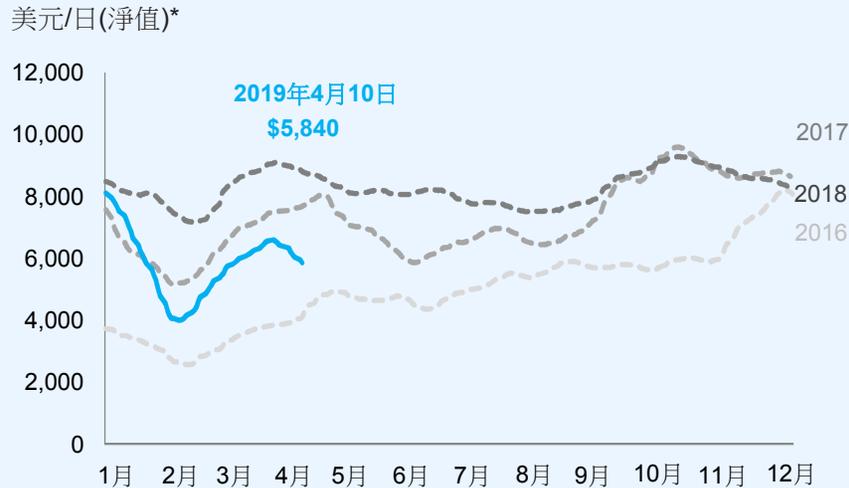
我們於首季內合共營運220艘貨船，及我們的自有船隊將於2019年七月增至115艘：

- 我們於2019年首季獲交付三艘貨船 (包括兩艘於2018年五月及一艘於2018年年末承諾購買)，並完成出售一艘船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船
- 年初至今，我們已承諾以現金購買另外三艘現代化二手超靈便型乾散貨船

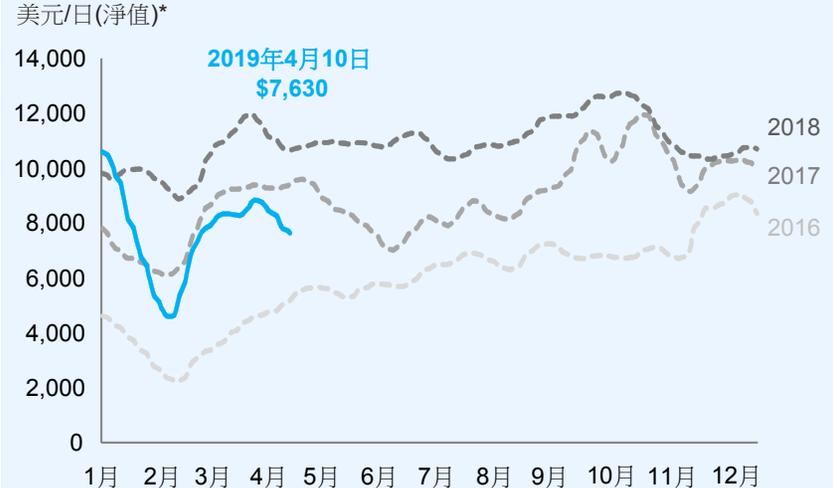


2019年年初市況表現疲弱

小靈便型(波羅的海小靈便型乾散貨船指數)
2016年至2019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2019年現貨市場日均租金



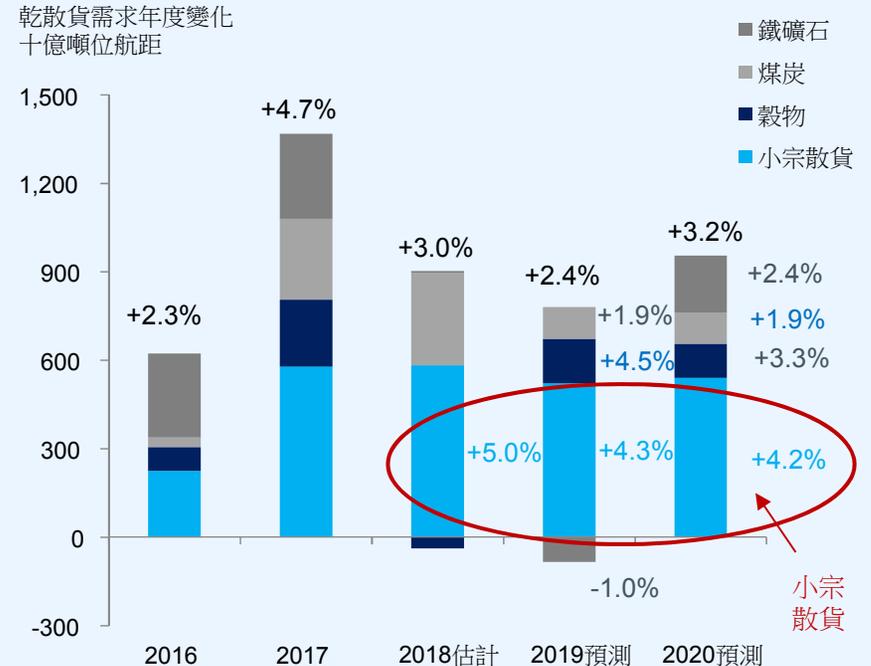
- 2019年年初市況除受典型季節性影響外，於農曆年期間有更顯著的跌幅乃由於：
 - 中美貿易紛爭
 - 中國對煤炭進口量的限制以及其他通關常規影響 (如菜籽油種子)
 - 巴西的鐵礦石基建設施受破壞及澳洲受天氣影響
- 小靈便型及超靈便型乾散貨船市場於首季度下半部分明顯改善
- 反之，較大型的好望角型貨船分部只有輕微回升，並於整個季度持續疲軟。大型貨船及小型貨船之間的相關程度正在下降。

預期小宗散貨於2019年為需求增長動力

自2010年整體乾散貨噸位航距需求



乾散貨噸位航距年度變化



- 於2019年一月及二月：
 - 中國進口的七種主要小宗散貨商品較去年同期增長7%
 - 中國鐵礦石及煤炭進口量較去年同期下跌3%
- 預期小宗散貨貿易持續增長，以及穀物需求回復
- 中美之間達成協議可振興乾散貨市場
- 預期小宗散貨需求於2019年上升4.3%

資料來源: Bloomberg, Clarksons Research，於2019年4月的數據

小靈便型及超靈便型乾散貨船供應前景理想 (I)



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

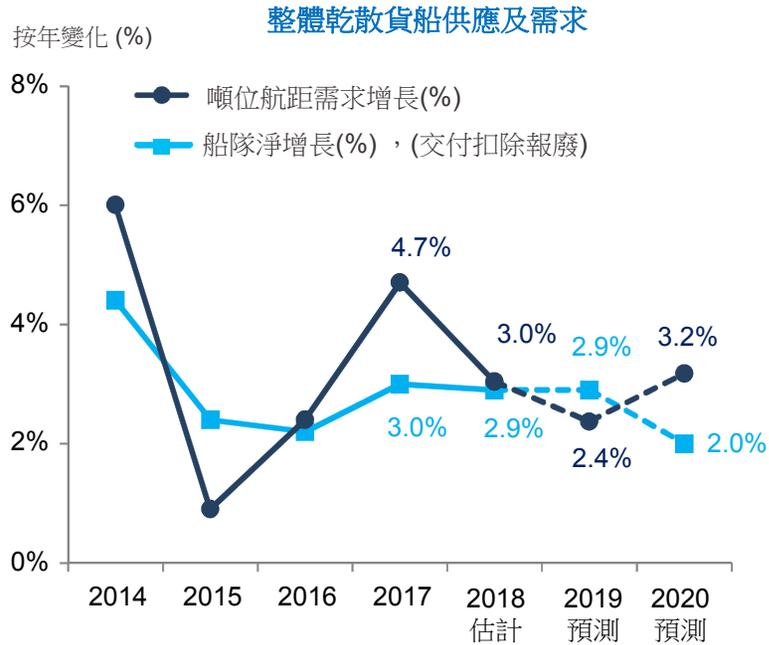
- 小靈便型及超靈便型乾散貨船報廢量持續處於極低位，但大型貨船報廢量有所增加
- 小靈便型及超靈便型乾散貨船分部的船隊淨增長逐步減少

小靈便型及超靈便型乾散貨船供應前景理想 (II)

	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	年度至今報廢量佔 於2019年4月1日之 現有船隊百分比	
 小靈便型 – 84百萬載重噸 (25,000-41,999載重噸)	5.6%	10	11%	19%	0.2%	較少訂單
 超靈便型 – 199百萬載重噸 (42,000-64,999載重噸)	7.3%	10	8%	17%	0.2%	較多老舊 貨船
 巴拿馬型 – 226百萬載重噸 (65,000-119,999載重噸)	11.0%	10	8%	19%	0.2%	
 好望角型及更大型貨船 – 321百萬載重噸 (120,000+載重噸)	15.3%	9	5%	13%	2.6%	
乾散貨船總量 – 847百萬載重噸 (10,000以上載重噸)	11.1%	10	8%	16%	1.2%	

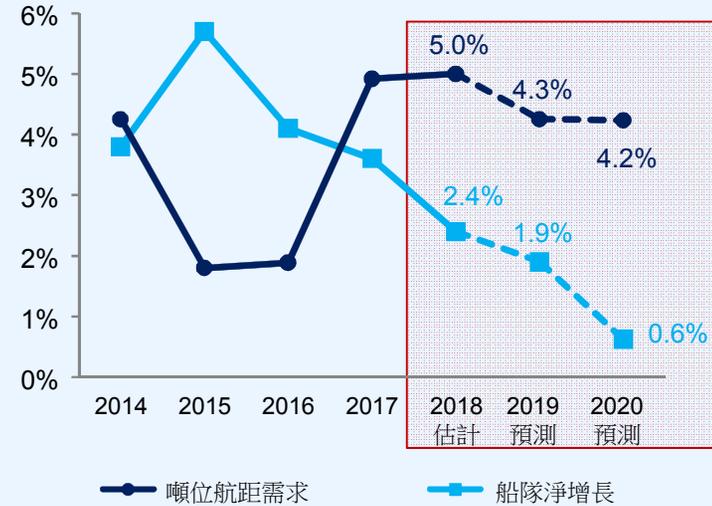


小宗散貨供應及需求前景理想



- 2019年初市場疲弱，受中美貿易爭議及受中國進口規例影響
- 隨著國際海事組織（IMO）2020年硫排放上限規例接近會擾亂貨船供應，然而小靈便型及超靈便型乾散貨船分部供應情況理想
- 除供求因素影響市場租金外，其他因素包括燃油價格、航速、停租、港口堵塞、市場情緒等

小宗散貨需求和小靈便型及超靈便型乾散貨船供應



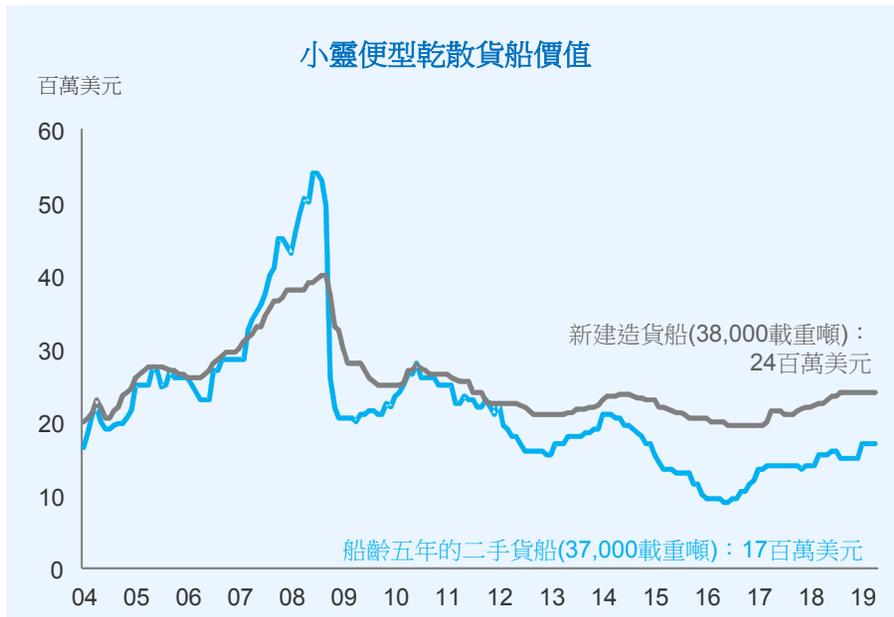
大宗散貨*需求及巴拿馬型及好望角型貨船供應



* 大宗散貨包括鐵礦石、煤炭和穀物
資料來源: Clarksons Research, 於2019年4月的數據



二手貨船價值仍具吸引力



- 新建造貨船與二手貨船的價格差距顯著，及因IMO的溫室氣體排放量規定令貨船設計不確定性的影響，因而減低船東訂購新建造貨船的意慾
- 看好二手貨船價值

指標船齡五年的小靈便型乾散貨船現定義為37,000載重噸(2019年1月前為32,000載重噸)，而超靈便型乾散貨船現定義為58,000載重噸(2019年1月前為56,000載重噸)
資料來源: Clarksons Research，於2019年4月5日的數據



短期前景不明確，但長期基本因素保持正面

與去年相若市場目前正回軟及IMF下調環球經濟增長前景，下列為一些主要因素會使貨運市場於本年度餘下時間較以往更為波動：

- 國際貨幣基金組織 (IMF) 現時預測的2019年經濟增長率為3.3%，自2018年10月的3.9%逐漸調低，儘管增長仍屬健康水平
 - 將繼續推動小宗散貨噸位航距需求
 - 由於中國的經濟刺激措施及美國持續實施寬鬆的貨幣政策所支持，IMF預期全球經濟增長於2019年下半年將緩慢復甦並持續至2020年
- 中美之間就貿易紛爭達成協議可振興乾散貨市場
- IMO全球性硫排放上限的籌備工作會加劇擾亂貨船於下半年的供應情況，更有助通常於第三及第四季的乾散貨運市場的強勢
- Clarksons Research估計小宗散貨需求於2019年上升4.3%，而合計小靈便型和超靈便型乾散貨船船隊於2019年及2020年的淨增長分別為1.9%及0.6%

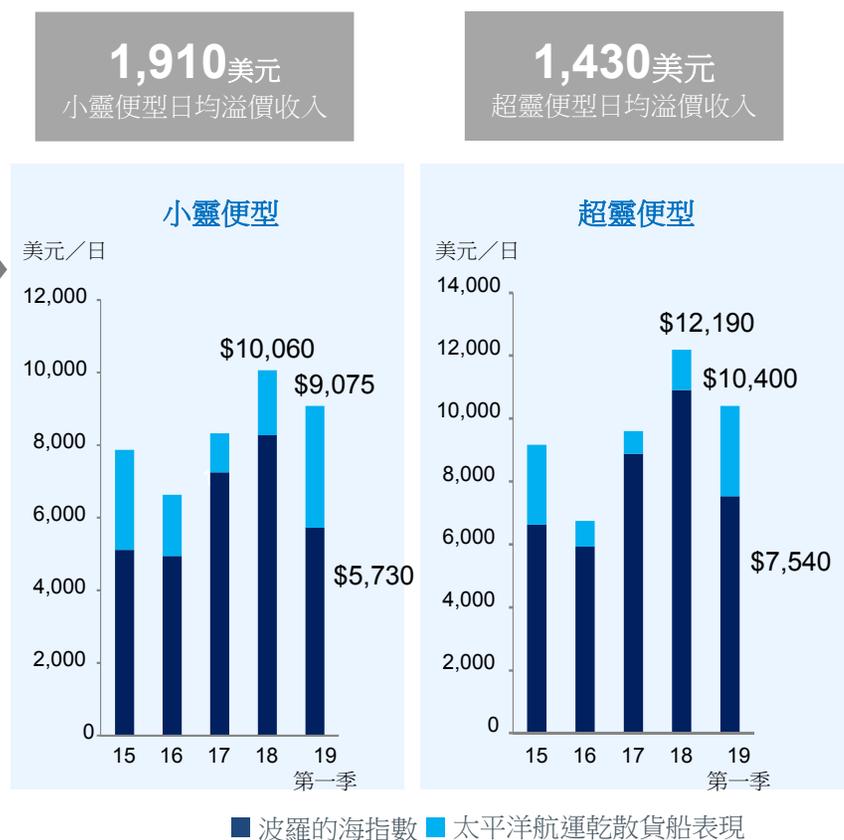
儘管短期波動，但鑑於小宗散貨噸位航距需求持續穩健增長以及小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊增長減少，我們仍然認為我們所專注的貨船分部具有正面的長期基本因素

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



太平洋航運於各方面均優於同業

1	日均租金(TCE)	<ul style="list-style-type: none"> 我們的租金收入高於市場指數，亦較大部分作公開匯報的公司表現優勝 貨運商業模式使貨船實現超過90%高裝載率 	
2	日均營運成本	<ul style="list-style-type: none"> 2018年貨船日均營運開支為3,850美元* 擁有具規模、集中及可互換的船隊 有效內部管理 	
3	日均一般及行政管理開支	<ul style="list-style-type: none"> 規模效益及有效系統 2018年自有及租賃貨船的日均一般及行政管理開支為740美元 	
4	日均資本開支	<ul style="list-style-type: none"> 物色尤其是日本製造的優質二手貨船 以貨船作長期抵押貸款，為業內成本最低 	

* 綜合小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均營運開支為3,850美元



策略方向及首要任務

- 保持及擴充現有的貨運營業模式及貨船規模
- 繼續鞏固成為全面的船東及營運商地位
 - 不只側重擁有自有貨船，亦不會主張輕資產
- 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
- 透過購置優質二手貨船以擴充我們的自有船隊
- 出售船齡較高及較小型的貨船，並以具吸引力的價格換購較大型及較新的貨船
- 避免購置新建造貨船
 - 價格高、回報低、新規例會帶來新技術發展
- 陸續減少長期租賃訂約
 - 以自有貨船及租入貨船(中短期)作替代
- 為國際海事組織之**2020年 (IMO 2020)** 規例作好準備
 - 燃油合約、油缸清潔、安裝及測試硫淨化器、新條款細則
- 強化資產負債表

集團已為未來作好準備

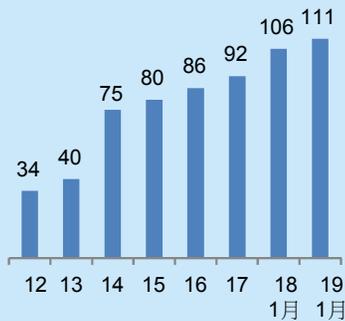
我們的按期租合約
對等基準日均收入
(TCE)
較市場表現優勝

過去5年平均溢價¹：

1,910美元／日
小靈便型乾散貨船
日均收入

1,430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

8,360美元／日
小靈便型²

9,040美元／日
超靈便型³

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

2018年的16.1百萬美元
有價契約撥備之回撥
→ 不適用於2019年

¹ 太平洋航運截至於2019年4月8日的溢價表現

² 2018年太平洋航運自有小靈便型乾散貨船7,410美元／日 + 一般行政及管理開支 950美元／日 ≈ 8,360美元／日

³ 2018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 950美元／日 ≈ 9,040美元／日

* 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

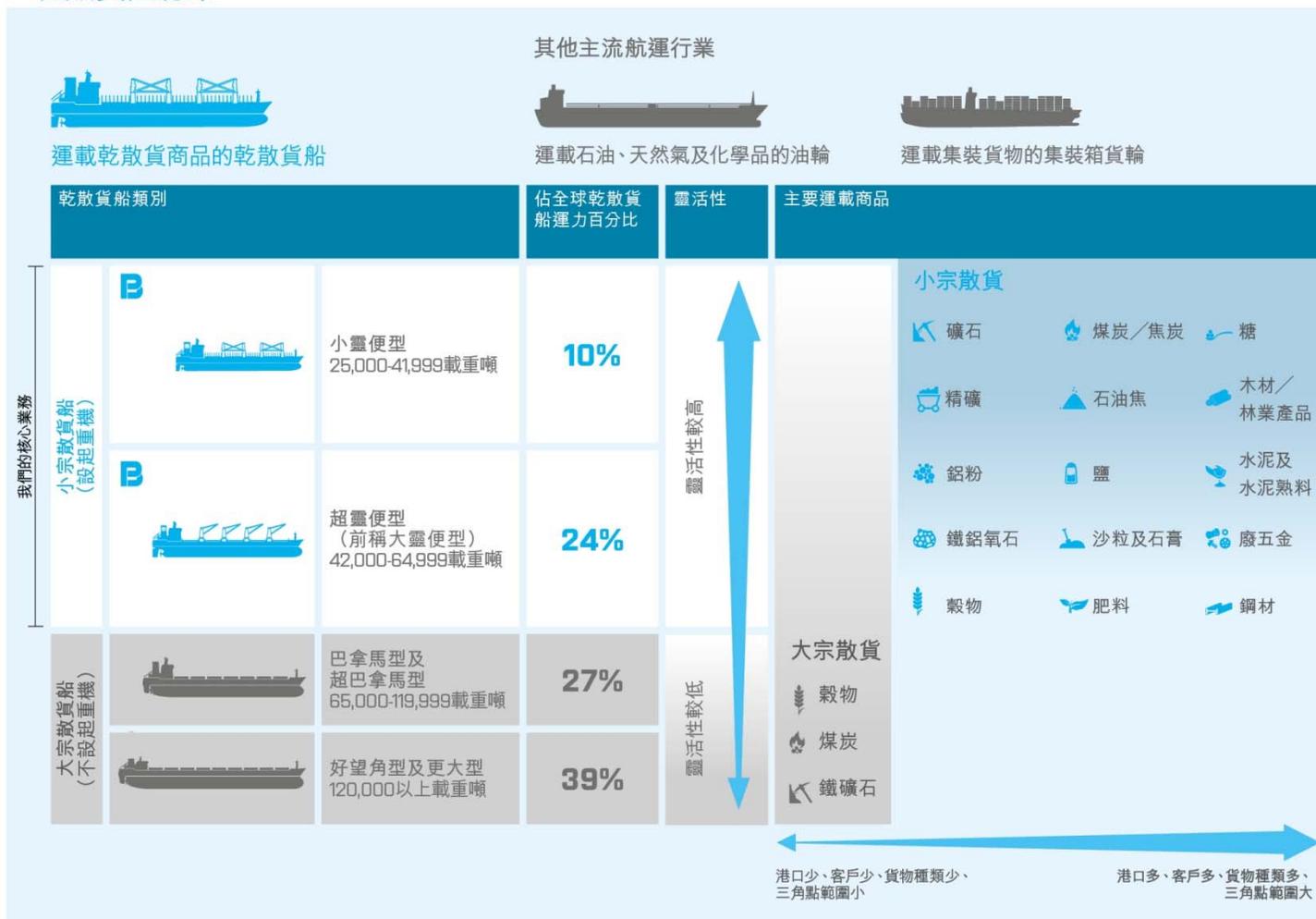
- 具領導地位的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船東和營運商
- 以貨運為主的業務模式 — 租金表現優於市場
- 擁有114* 艘自有小靈便型及超靈便型乾散貨船，總共營運約230+艘貨船於世界各地為大型的工業客戶提供服務
- 總部設於香港及於香港上市，在全球各重點區域開設12間辦事處，擁有超過336名岸上員工及超過3,800名船員#
- 穩健的資產負債表包括逾24億美元資產及逾340百萬美元現金
- 我們的願景：成為業界領導者和客戶、員工、股東及其他持份者的首選理想夥伴



www.pacificbasin.com
太平洋航運的業務方針
及企業影片

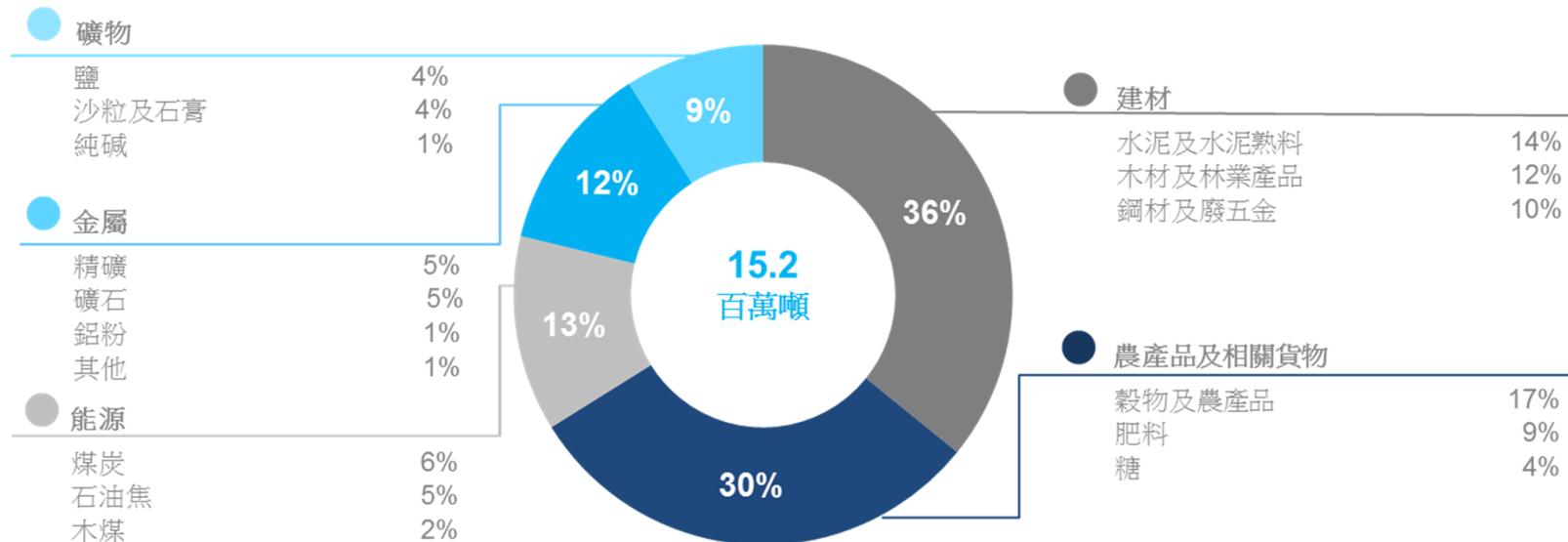
* 包括三艘已購買的貨船並預期於未來三個月交付
於2019年1月

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年第一季乾散貨運量



- 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

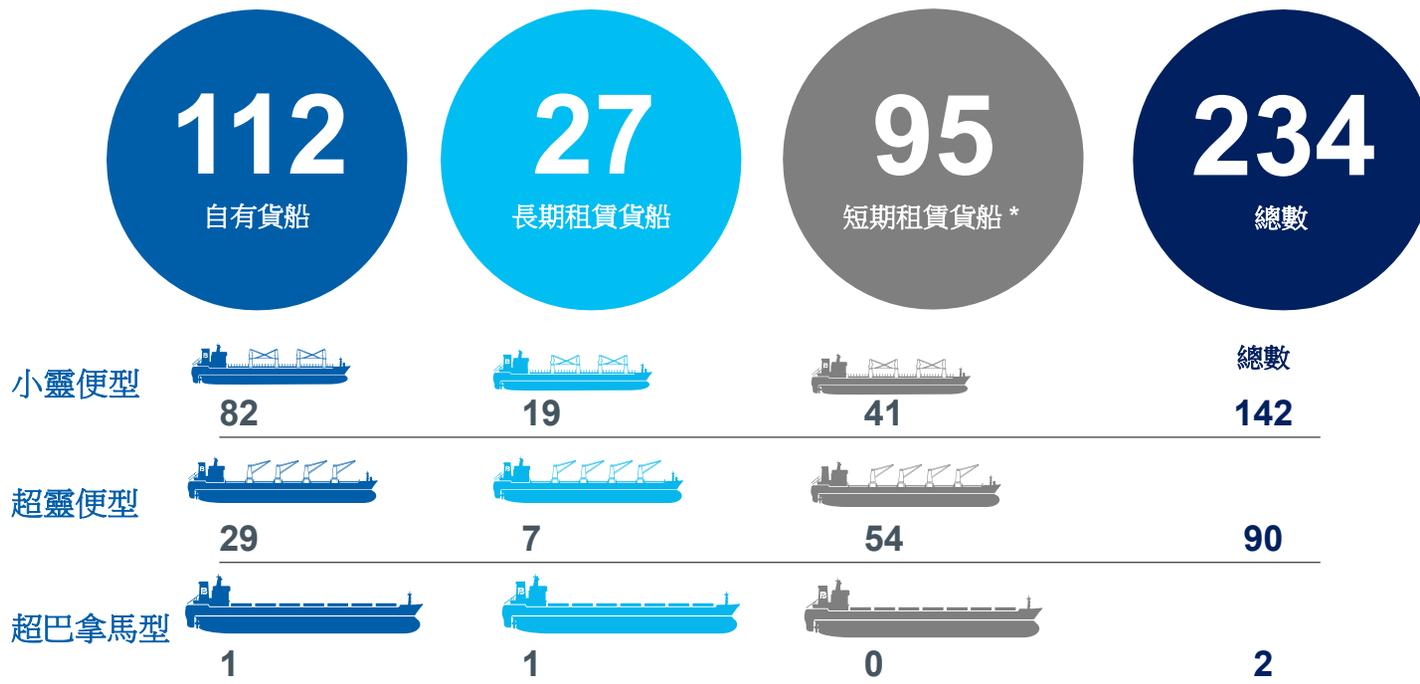
約 500

客戶數目



附錄：
船隊資料 – 2019年3月31日

www.pacificbasin.com
我們的船隊



核心船隊平均船齡：8 年

另有三艘已購買的貨船並預期於未來三個月交付

* 於2019年3月營運的短期及以租金與指數掛鈎的貨船平均數目

專業伙伴



與客戶零距離接觸



全球12個
主要地區的辦事處



不分晝夜
24小時支援

卓越往績



可信賴及高透明度



穩健的
資產負債表及
過往優秀的紀錄



榮膺多個獎項
重點著眼於企業社會責任
政策及環境發展

優質船隊



由內部技術及營運部門管理
多功能貨船



高質素的現代化貨船
配備業內
最高水平的設計



低收支平衡水平及
節省燃料

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

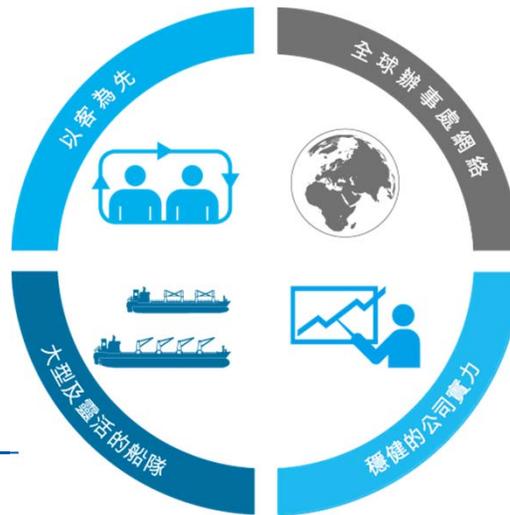
從解決問題出發，向客戶提供合理、
迅速及靈活的服務

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

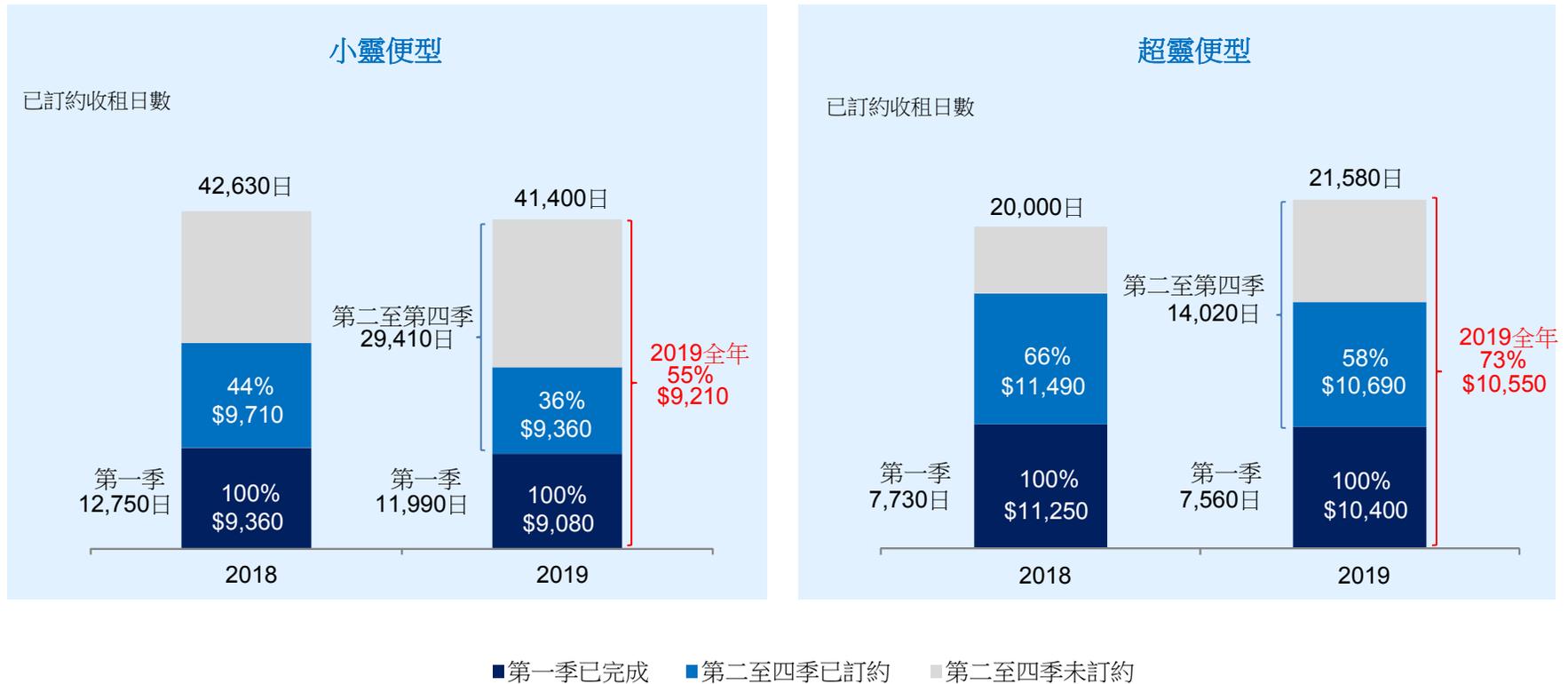
致力達至業內最高水平的內部及對外報告、
透明度及企業管理

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： 2019年已訂合約



* 2019年的遠期貨運合約訂約主要為逆航貨運
美元貨幣
2019年的數據截至2019年4月9日；2018年的數據如2018年4月所公布

於2018年12月31日

百萬美元	2018	2017	
收入	1,591.6	1,488.0	
航程開支	(710.5)	(701.5)	
按期租合約對等基準收入	881.1	786.5	
自有貨船開支	(296.6)	(279.2)	
租船開支*	(451.4)	(451.0)	
營運表現（未計管理開支）	133.1	56.3	
一般及行政管理開支總額	(59.8)	(54.4)	
稅項及其他	(1.3)	0.3	
基本溢利 KPI	72.0	2.2	
未變現的衍生工具及一次性項目	0.3	1.4	
股東應佔溢利	72.3	3.6	
稅息折舊及攤銷前溢利	215.8	133.8	

自有貨船開支	2018	2017
營運開支	(149.7)	(139.3)
折舊	(114.5)	(107.6)
財務開支	(32.4)	(32.3)

未變現的衍生工具及一次性項目	2018	2017
未變現的衍生工具收入	(11.7)	5.4
有償契約撥備之撥回	12.7	-
其他	(0.7)	(4.0)

- 董事會建議派付末期股息每股3.7港仙
- 連同已派付的中期股息每股2.5港仙，全年股息為溢利的50%

* 已扣減有償契約撥備撥回

附錄：
小靈便型及超靈便型分部貢獻上升

於2018年12月31日

		2018	2017	變動
小靈便型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	85.5	31.4	+172%
收租日	(日)	50,120	53,360	-6%
租金收入	(美元/日)	10,060	8,320	+21%
自有 + 租賃貨船開支	(美元/日)	8,260	7,660	-8%
超靈便型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	42.1	19.8	+113%
收租日	(日)	29,980	34,510	-13%
租金收入	(美元/日)	12,190	9,610	+27%
自有 + 租賃貨船開支	(美元/日)	10,740	9,000	-19%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	5.5	5.5	-
一般及行政管理開支及稅項	(百萬美元)	(61.1)	(54.5)	-12%
基本溢利	(百萬美元)	72.0	2.2	>+1,000%

+/- 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 — 有效控制自有貨船開支

於2018年12月31日

2018年小靈便型日均貨船開支



8,260美元/日
綜合日均損益開支 (不包括一般及行政管理開支)
(2017: 7,660美元)

2018年租賃開支 #

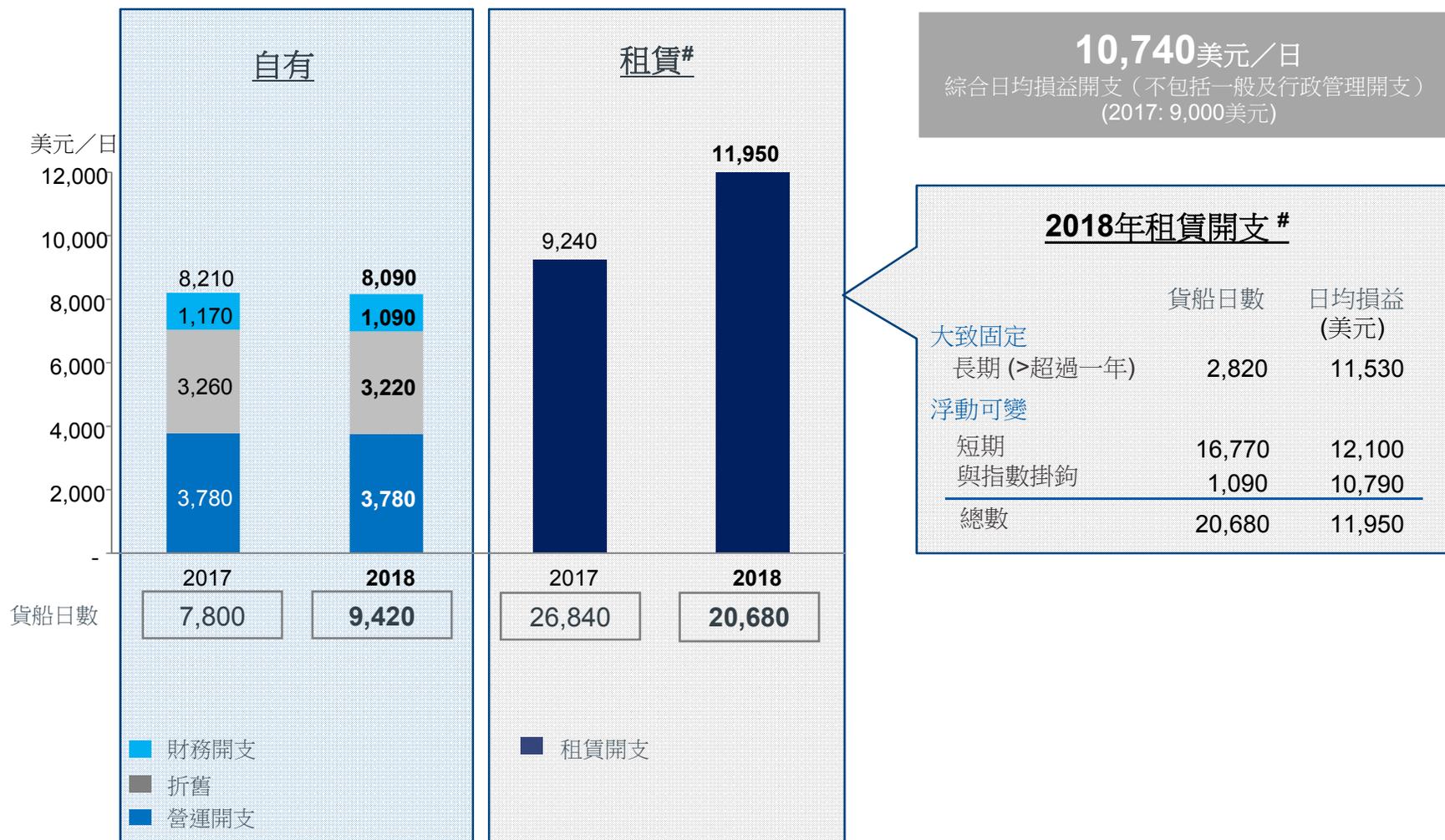
	貨船日數	日均損益 (美元)
大致固定		
長期 (>超過一年)	7,450	8,600
浮動可變		
短期	13,250	9,960
與指數掛鉤	600	8,380
總數	21,300	9,440

租賃開支為損益基準 (已扣減有償契約撥備撥回)

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

於2018年12月31日

2018年超靈便型日均貨船開支



10,740美元/日

綜合日均損益開支 (不包括一般及行政管理開支)
(2017: 9,000美元)

2018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)	2,820	11,530
浮動可變		
短期	16,770	12,100
與指數掛鉤	1,090	10,790
總數	20,680	11,950

租賃開支為損益基準 (已扣減有償契約撥備撥回)

附錄： 具槓桿性的營運策略

		小靈便型		超靈便型		敏感度 ²	
		2018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)	2018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	10,060	29,470	8,360	9,420	9,040	<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		7,450	9,140	2,820	12,070	
10,060			12,190				
大部分為 浮動開支	短期租賃		13,250	10,500	16,770	12,640	
	與指數掛鉤	600	8,920	1,090	11,330		

自有貨船 (美元/日)		
	小靈便型	超靈便型
營運開支	3,880	3,780
折舊	2,790	3,220
財務開支	740	1,090
	7,410	8,090
一般及行政管理開支	950	950
總計	8,360	9,040

包括就2018年租賃承擔作出的有償契約撥備撥回16,100,000美元 → 這將不適用於2019年

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950美元/日及租賃貨船的一般及行政管理開支為540美元/日

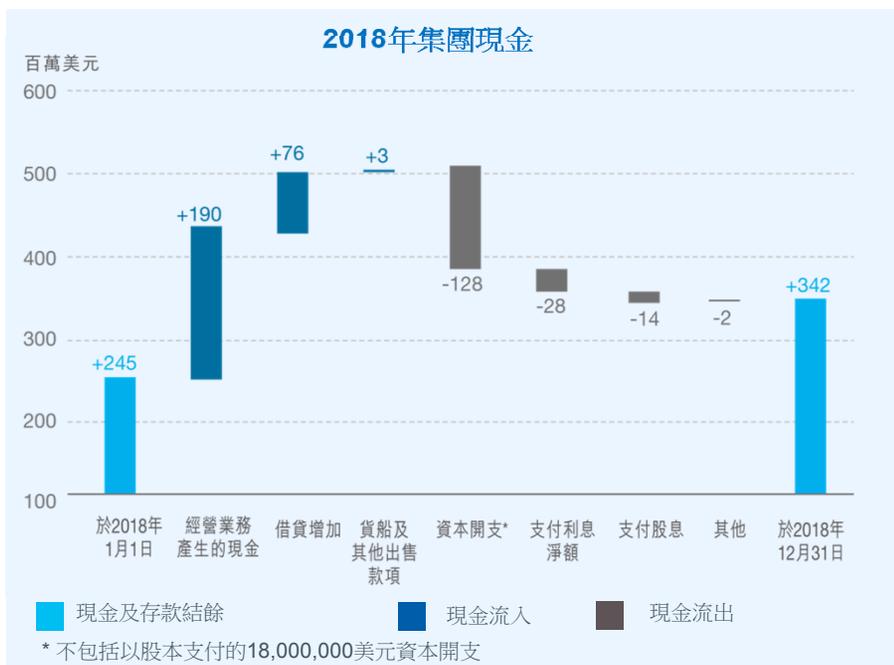
² 根據現有的船隊數目及承擔，以及所有其他事項不變於2018年12月31日

於2018年12月31日

百萬美元	2018	2017
貨船及其他固定資產	1,808	1,798
資產總額	2,366	2,232
貸款總額	961	881
負債總額	1,135	1,070
資產淨額	1,231	1,161
借貸淨額（已包括現金總額342,000,000美元）	619	636
借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率 	34%	35%

- 貨船平均賬面淨值：82艘小靈便型（平均船齡10年）：每艘14,600,000美元；
27艘超靈便型（平均船齡6年）：每艘21,300,000美元

於2018年12月31日



342百萬美元
現金及存款

8艘貨船
未被抵押
(約147百萬美元的賬面值)

3.9%
平均現金利率

KPI

於2018年12月31日

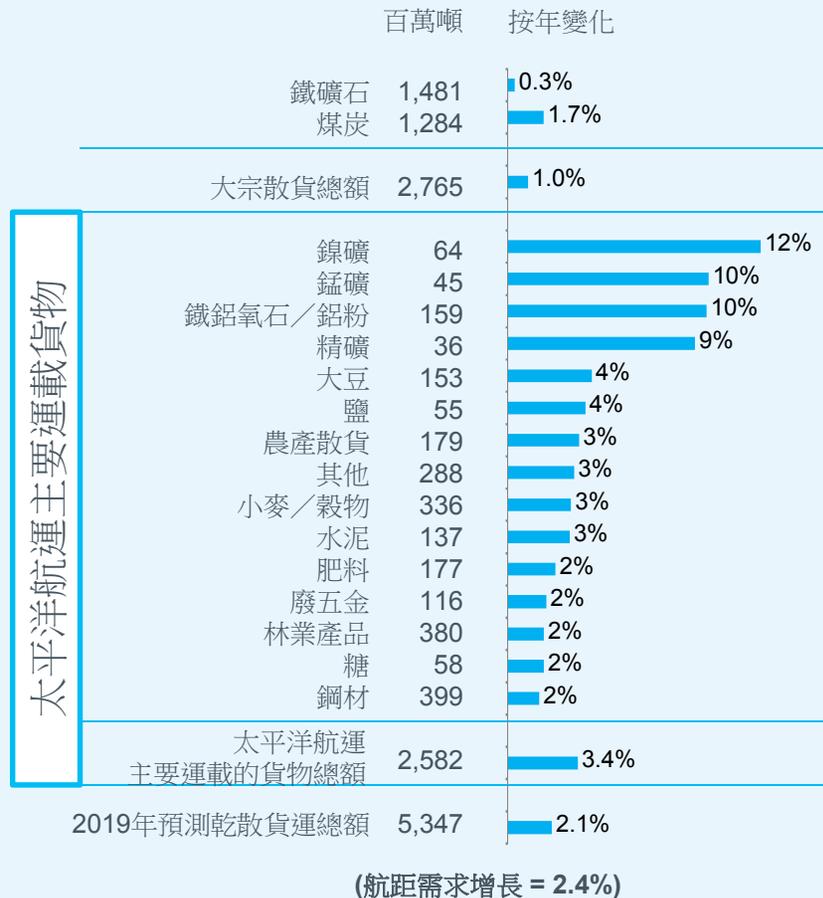
年度	小靈便型						超靈便型					
	長期 (一年以上)		短期		總計		長期 (一年以上)		短期		總計	
	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均 租金
2019年上半年	3,590	10,260	910	10,240	4,500	10,250	1,090	13,170	2,960	12,010	4,050	12,320
2019年下半年	3,350	10,160	60	11,260	3,410	10,180	1,080	13,210	210	11,410	1,290	12,920
2019年	6,940	10,210	970	10,310	7,910	10,220	2,170	13,190	3,170	11,970	5,340	12,460
2020年	4,020	10,420	-	-	4,020	10,420	1,560	13,030	-	-	1,560	13,030
2021年	3,130	10,150	-	-	3,130	10,150	590	12,240	-	-	590	12,240
2022年	2,490	9,920	-	-	2,490	9,920	130	12,500	-	-	130	12,500
2023年	1,470	10,620	-	-	1,470	10,620	-	-	-	-	-	-
2024年及之後	1,020	11,310	-	-	1,020	11,310	-	-	-	-	-	-
總計	19,070		970		20,040		4,450		3,170		7,620	

註：

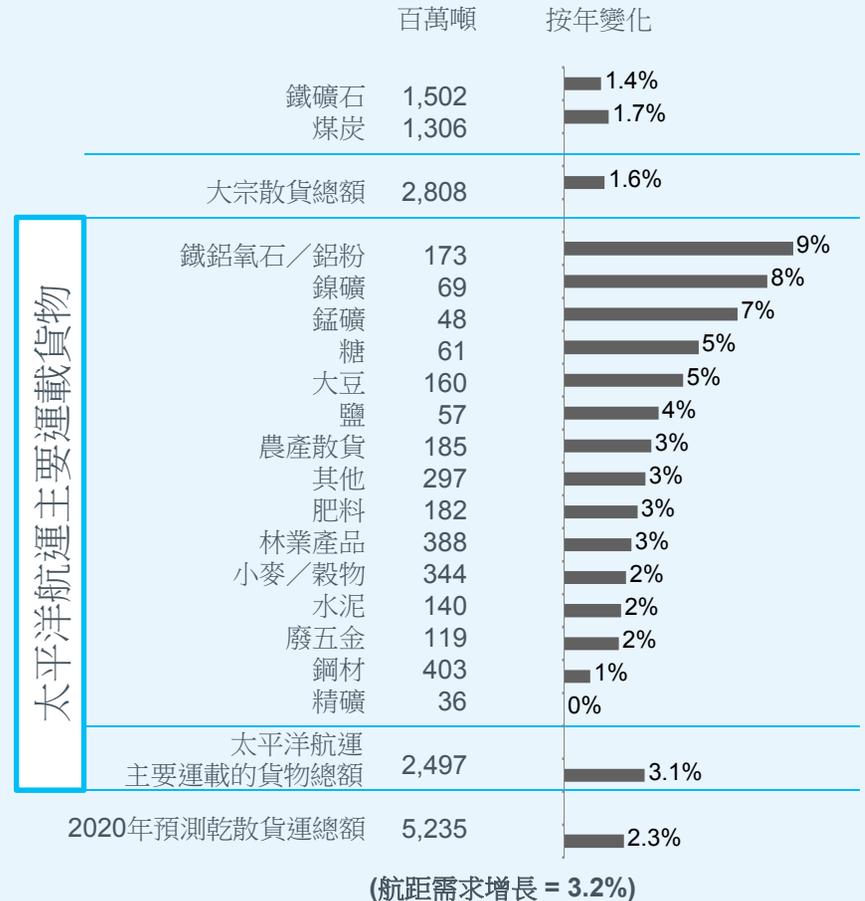
於2019年1月1日採納新會計準則香港財務報告準則第16號「租賃」之後，12個月以上貨船租賃期的經營租賃將以使用權資產及租賃負債計入資產負債表內。

附錄： 2019年及2020年的乾散貨預測

2019年預測乾散貨貿易量



2020年預測乾散貨貿易量



附錄： 新環境法規對強大公司有利

新環境法規	內容	對業界影響	太平洋航運採取的相應對措施
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)及美國海岸防衛隊要求所有貨船配有壓艙水處理系統 	<ul style="list-style-type: none"> 增加船東的資本開支 增加貨船報廢 	<ul style="list-style-type: none"> 我們的自有船隊中的14艘貨船已加裝壓艙水處理系統 已為其餘97艘自有貨船安排加裝以過濾及電催化為基準的系統 於2022年完成有關裝配
低硫排放的規定 — 於2020年1月1日生效 	<ul style="list-style-type: none"> 國際海事組織就全球使用於0.5%硫排放上限要求採用： <ol style="list-style-type: none"> 低硫燃料或； 安裝廢氣淨化系統或「硫淨化器」 	<ul style="list-style-type: none"> 全球大部分乾散貨船船隊(特別是小靈便型乾散貨船)將會使用低硫燃料以符合硫排放上限的要求 →減慢航速及減少貨船供應 較大型貨船(包括部分超靈便型乾散貨船)計劃安裝硫淨化器 →需入塢數星期加裝硫淨化器 	<ul style="list-style-type: none"> 不冒於在競爭上失利的風險 與船廠及硫淨化器製造商就超靈便型乾散貨船安裝硫淨化器已作出相關安排 透過安裝及測試硫淨化器以提早取得經驗
IMO 就溫室氣體排放量訂下目標 	<ul style="list-style-type: none"> 於2050年或之前須較2008年的溫室氣體總排放量減少至少50%或以下，以及在2030年及2050年年末或之前改善二氧化碳平均效能分別至少40%及70% 	<ul style="list-style-type: none"> 減慢航速 發展新燃料、引擎技術及貨船設計 中短期內會減低訂購新建造貨船的意欲 增加貨船報廢 	<ul style="list-style-type: none"> 沒有新貨船訂單 密切留意新技術及設計的發展



附錄： 乾散貨運中期內的前景

中期內的可能市場因素

機會

- 在經濟刺激措施帶動下，新興市場及中國持續強勁的行業增長及基礎設施投資增加，有助乾散貨運的需求上升
- 中美貿易關稅及限制緩解，改善市場情緒及乾散貨貿易活動
- 中國環保政策促使資源由國內轉至進口供應
- 中期內新建造貨船訂單及交付量有限，有助壓抑供應
- 環境海事法規促使船隻報廢數量從現時的低位回升，並減低業內訂購新建造貨船的意慾
- 貨船因使用較昂貴低硫燃料而減慢航行速度及因安裝硫淨化器以符合國際海事組織於2020年的硫排放上限而暫停營運，有助減少供應
- 新興南亞及東南亞國家的動力煤炭進口量增加

威脅

- 全球經濟增長放緩影響乾散貨商品貿易
- 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
- 貿易爭議升級，影響全球國內生產總值增長，市場情緒轉差及乾散貨船需求減弱
- 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
- 燃油價格長期處於低位導致貨船加快航行速度，進而令供應及排放增加
- 巴西鐵礦石基建設施受破壞影響全球鐵礦石噸位航距貿易

- 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



2018年企業社會責任報告 
www.pacificbasin.com/ar2018

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

