



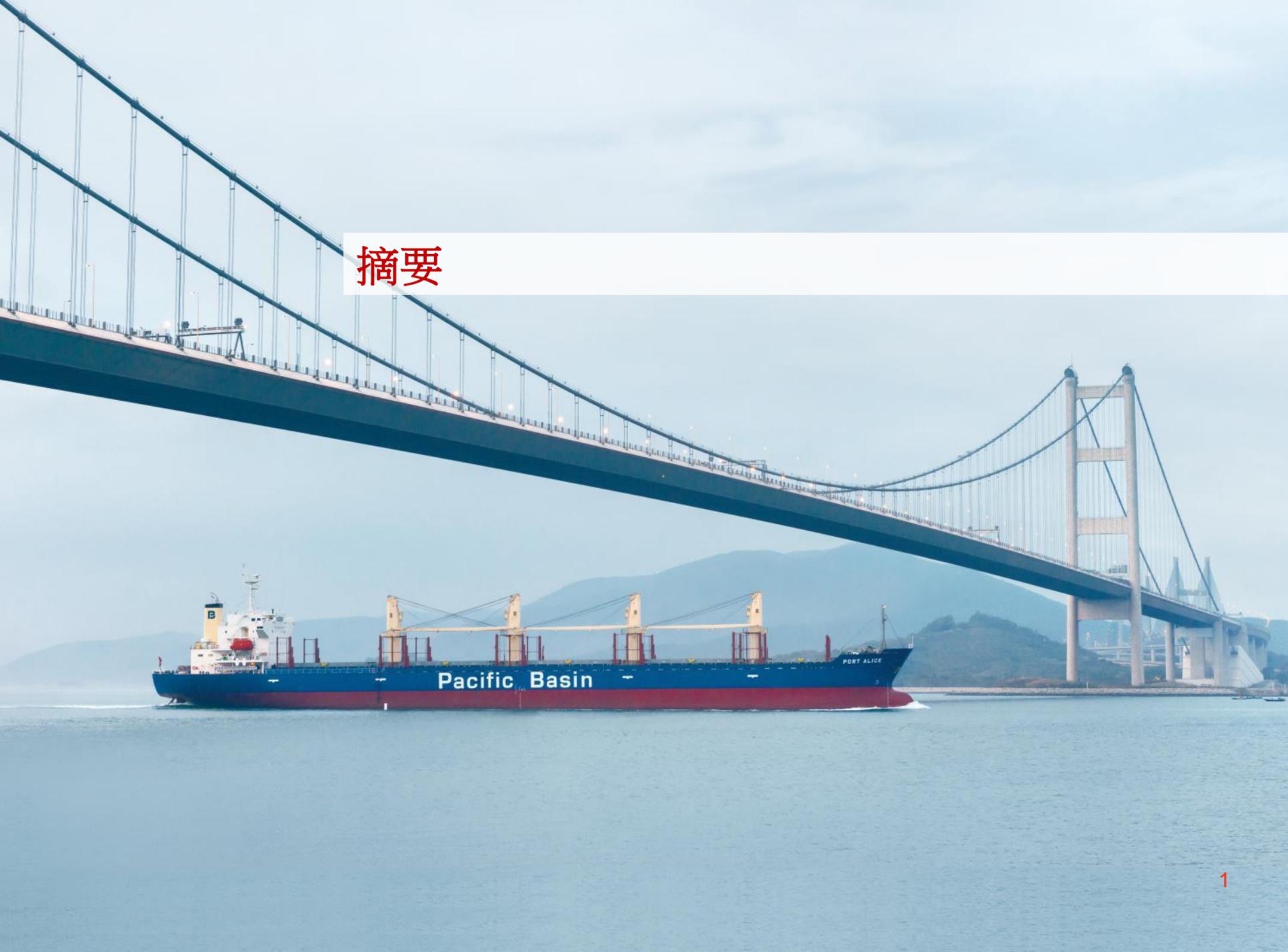
Pacific Basin

2017年全年業績



2018年2月28日

# 摘要



百萬美元	2017	2016	變動
稅息折舊及攤銷前溢利	133.8	22.8	+111.0
股東應佔盈利	3.6	(86.5)	+90.1
現金	244.7	269.2	
淨負債比率	35%	34%	
自有貨船 / 貨船總數 *	105 / 225	92 / 226	

- 乾散貨運市場顯著改善，我們的稅息折舊及攤銷前溢利大幅提升及於2017年錄得正面業績淨額
- 我們於年內已獲交付最後七艘新建造貨船並重新開始物色購買二手貨船 — 我們在資產價值仍處於歷史性低位下購買了八艘現代化貨船
- 在2017年8月，我們以創新的形式結合發行股份與私募配售，為船隊增添五艘現代化貨船，同時進一步鞏固我們的資產負債表
- 儘管復甦之路有些波動，我們仍對市場的持續改善抱謹慎樂觀的態度

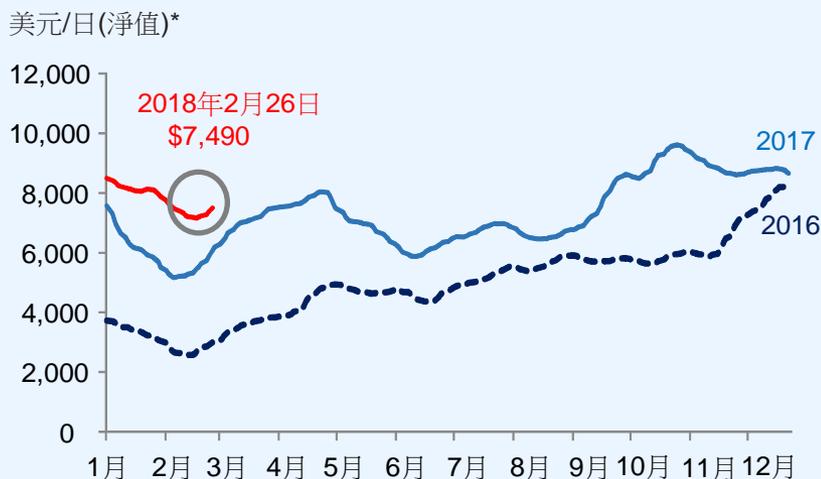
## 2017年表現及2018年已訂合約

		美元/日	小靈便型	超靈便型		
2017年	市場指數淨租金 小靈便型(BHSI)/超靈便型(BSI)乾散貨船指數		7,250	8,880	較2016年有所改善 小靈便型: +25% / \$1,690 超靈便型: +43% / \$2,870	
	太平洋航運日均淨租金收入		8,320	9,610		
	太平洋航運優於市場表現		15% / 1,070	8% / 730		
	不包括短期租約					
		太平洋航運日均淨租金收入		8,410	10,100	我們的短期租賃貨船基本能於整個市場週期中賺取利潤，並與我們的核心船隊互相補足
		太平洋航運優於市場表現		16% / 1,160	14% / 1,220	
於2018年2月23日之已訂合約						
2018年	太平洋航運日均淨租金收入		9,280	11,400		
	已訂約收租日比率		50%	69%		

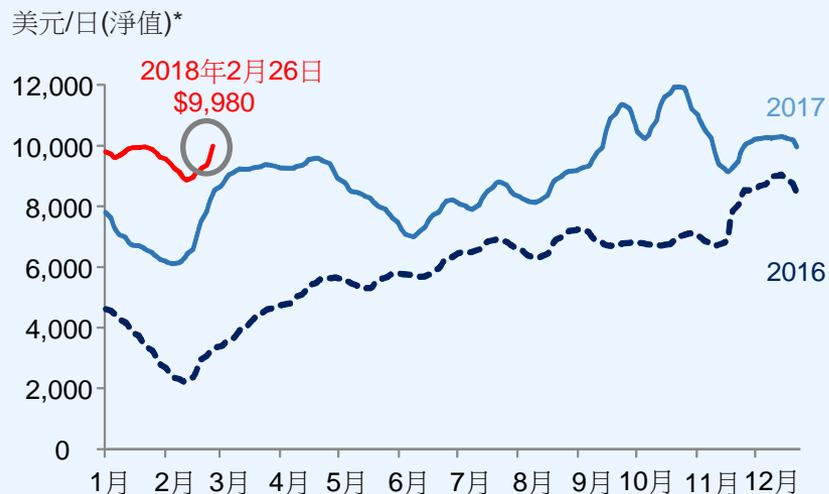
# 市場概覽



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#



- 2017年市況相比2016年的歷史低位有著明顯改善
- 市況改善主要由需求帶動，大部分乾散貨物的海運貿易均有明顯增長
- 然而，2017年市場日均租金表現是自乾散貨運指數推出33年以來最差的第三位
- 2018年年初至今，貨運市場指數的季節性走勢與去年相若，但由更高的水平開始（今年農曆新年較去年為晚）

\* 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2月26日的數據

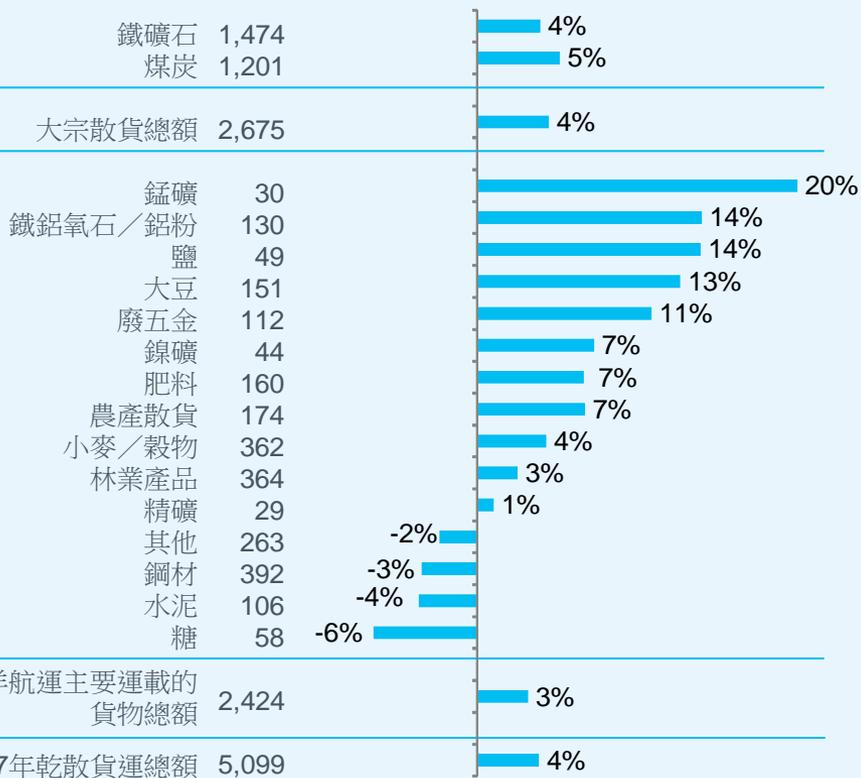


# 2017年主要由需求帶動

## 乾散貨貿易量

百萬噸

按年變化



太平洋航運主要運載貨物

## 2017年需求為主要動力

- 大部分乾散貨物(包括大宗及小宗散貨)的海運貿易強勁增長
- 中國工業活動強勁增加
- 南美洲穀物出口量創歷史新高
- 較長途貿易為全球乾散貨運上升的噸位航距需求帶來支持(5.1%)
- 中國國內對鋼材及水泥需求強勁致輸出數量減少

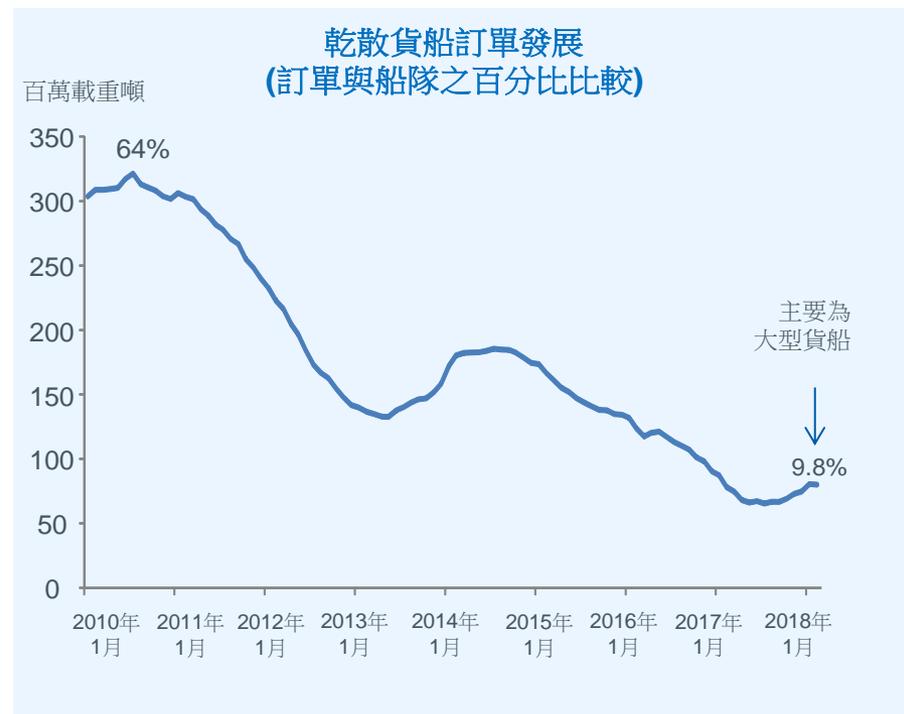
## 長遠趨勢

- +3.7%\*強勁的全球國內生產總值(GDP) — 與乾散貨需求成正比關係
- 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
- 在中國及亞洲國家強勁的工業活動及基礎設施投資增加
- 中國環保政策促使資源從國內生產轉至進口供應

\* 2017年預測: 3.7%; 2018年預測: 3.9%

資料來源: 國際貨幣基金組織, 於2018年1月11日的數據; Clarksons Research, 於2018年2月1日的數據

# 新建造貨船交付量持續縮減



- 2017年船隊運力淨增長為3.0% (4.7%交付扣除1.7%報廢)
- 於2017年，新建造貨船訂單自2016年的極低位回升。大部分新訂單為較大型的貨船，小靈便型及超靈便型貨船的新訂單量仍屬歷史低位(佔船隊1.9%)

# 小靈便型及超靈便型貨船預計訂單數量處於歷史低位



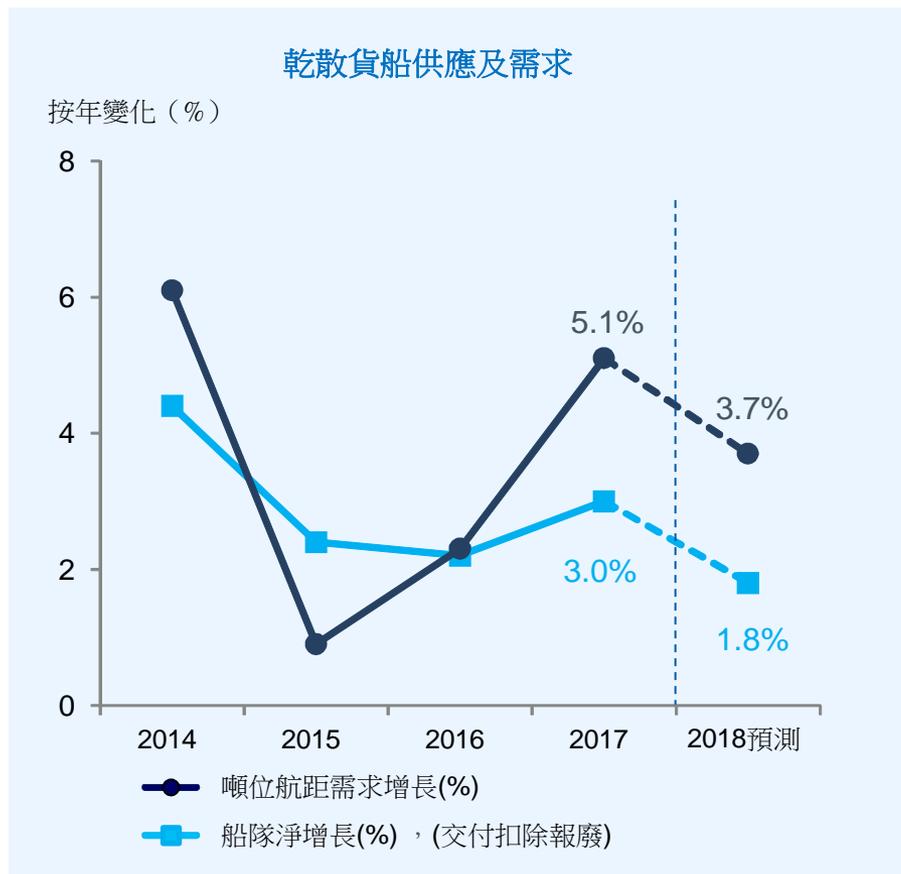
- 合併小靈便型及超靈便型貨船訂單減少至**5.7%**，為自1990年以來的最低位

## 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	2017年報廢量佔於2018年1月1日之現有船隊百分比	
 小靈便型 – 81百萬載重噸 (25,000-41,999載重噸)	6.3%	10	11%	18%	1.6%	較低訂單 數目
 超靈便型 – 194百萬載重噸 (42,000-64,999載重噸)	5.5%	9	7%	15%	1.5%	
 巴拿馬型 – 218百萬載重噸 (65,000-119,999載重噸)	8.2%	9	6%	17%	1.6%	
 好望角型 – 311百萬載重噸 (120,000+載重噸)	15.0%	8	6%	12%	2.0%	
乾散貨船總量 – 821百萬載重噸 (10,000以上載重噸)	9.8%	10	7%	15%	1.8%	

我們現將大靈便型、超靈便型及超大靈便型乾散貨船分部普遍概括為「超靈便型」，並以42,000載重噸作為小靈便型及超靈便型的分嶺

# 乾散貨船供應及需求前景理想



- 2017年的需求增長較供應為多
- 造船廠於2018年及2019年逐步減少交付新建造貨船
- Clarksons Research 預計：  
噸位航距需求增長為3.7%及  
2018年的船隊淨增長為1.8% (3.1%交付扣除1.3%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26百萬噸

# 貨運市場改善支持貨船價值上升



- 貨運市場改善支持2017年貨船價值上升
- 年內貨船買賣活動增加
- 鋼材價格及勞動成本的上漲令新建造貨船的價格亦有所上升
- 但新建造貨船與二手貨船的價格差額持續減低船東訂購新建造貨船的意慾
- 我們相信二手貨船價格將繼續上升

## 財政和營運回顧



## 2017年業績大幅改善

於12月31日

百萬美元	2017	2016		2017	2016
收入	1,488.0	1,087.4			
航程開支	(701.5)	(555.4)			
按期租合約對等基準租金收入(TCE)	786.5	532.0			
自有貨船開支	(279.2)	(260.8)			
租船開支*	(451.0)	(305.5)			
營運溢利／（虧損）	56.3	(34.3)			
一般及行政管理開支總額	(54.4)	(52.9)			
稅項及其他	0.3	(0.5)			
基本溢利／（虧損） <b>KPI</b>	2.2	(87.7)			
未變現的衍生工具及一次性項目	1.4	1.2			
<b>股東應佔溢利／（虧損）</b>	<b>3.6</b>	<b>(86.5)</b>			
稅息折舊及攤銷前溢利	133.8	22.8			

自有貨船開支	2017	2016
營運開支	(139.3)	(130.9)
折舊	(107.6)	(97.1)
財務開支	(32.3)	(32.8)

未變現的衍生工具及一次性項目	2017	2016
未變現的衍生工具收入	5.4	23.6
辦公室搬遷開支	(1.4)	-
貨船減值	(0.8)	(15.2)
出售拖船	(0.5)	(4.9)
拖船匯兌虧損	(1.3)	(2.8)
其他	-	0.5

股東應佔溢利／（虧損）	2017	2016
乾散貨運	2.6	(87.6)
拖船業務	(0.5)	(0.1)
其他	1.5	1.2

- 鑒於2017年僅錄得輕微溢利，董事會建議不派發2017年股息
- 然而，當我們的溢利回復一定水平後，我們會繼續以派出不少於年度應佔溢利（不包括出售收益）的50%為目標

\* 包括有償契約撥備之撥回

## 小靈便型及超靈便型分部均有改善

		2017	2016	變動
小靈便型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	<b>31.4</b>	(37.1)	>+100%
收租日	(日)	<b>53,360</b>	47,590	+12%
租金收入	(美元/日)	<b>8,320</b>	6,630	+25%
自有 + 租賃貨船開支	(美元/日)	<b>7,660</b>	7,320	-5%
超靈便型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	<b>19.8</b>	(3.3)	>+100%
收租日	(日)	<b>34,510</b>	29,590	+17%
租金收入	(美元/日)	<b>9,610</b>	6,740	+43%
自有 + 租賃貨船開支	(美元/日)	<b>9,000</b>	6,830	-32%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	<b>5.5</b>	5.5	-
乾散貨船分部一般及行政管理開支及稅項	(百萬美元)	<b>(54.1)</b>	(52.7)	-3%
乾散貨船分部貢獻	(百萬美元)	<b>2.6</b>	(87.6)	>+100%

+/- 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

2017年全年業績

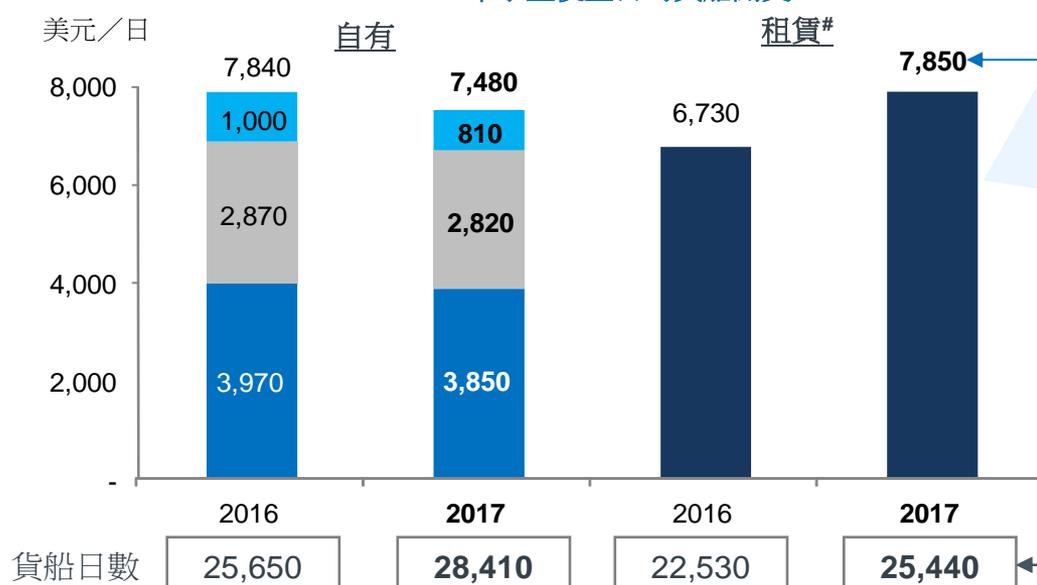
14

# 小靈便型乾散貨船 — 自有貨船開支減少

於12月31日

<p><b>7,660美元／日</b> 綜合損益開支 (不包一般及行政管理開支) (2016: 7,320美元)</p>	<p><b>6,360美元／日</b> 綜合現金開支 (不包一般及行政管理開支) (2016: 6,090美元)</p>	<p><b>600美元*</b> 一般及行政管理日均開支 (2016: 660美元)</p>
--	--	--

2017年小靈便型日均貨船開支



		長期	短期	市場租金	總數
2017	租金	\$8,010	\$7,770	\$7,690	\$7,850
	日數	9,300	14,580	1,560	25,440
2018 上半年	租金	\$8,550	\$9,020	市場租金	-
	日數	3,710	760	380	4,850
2018 下半年	租金	\$8,850	-	市場租金	-
	日數	3,790	-	10	3,800

- 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

\* 由自有貨船840美元／日及租賃貨船450美元／日得出的數目  
# 租賃開支為損益基準，包括有償契約撥備之撥回

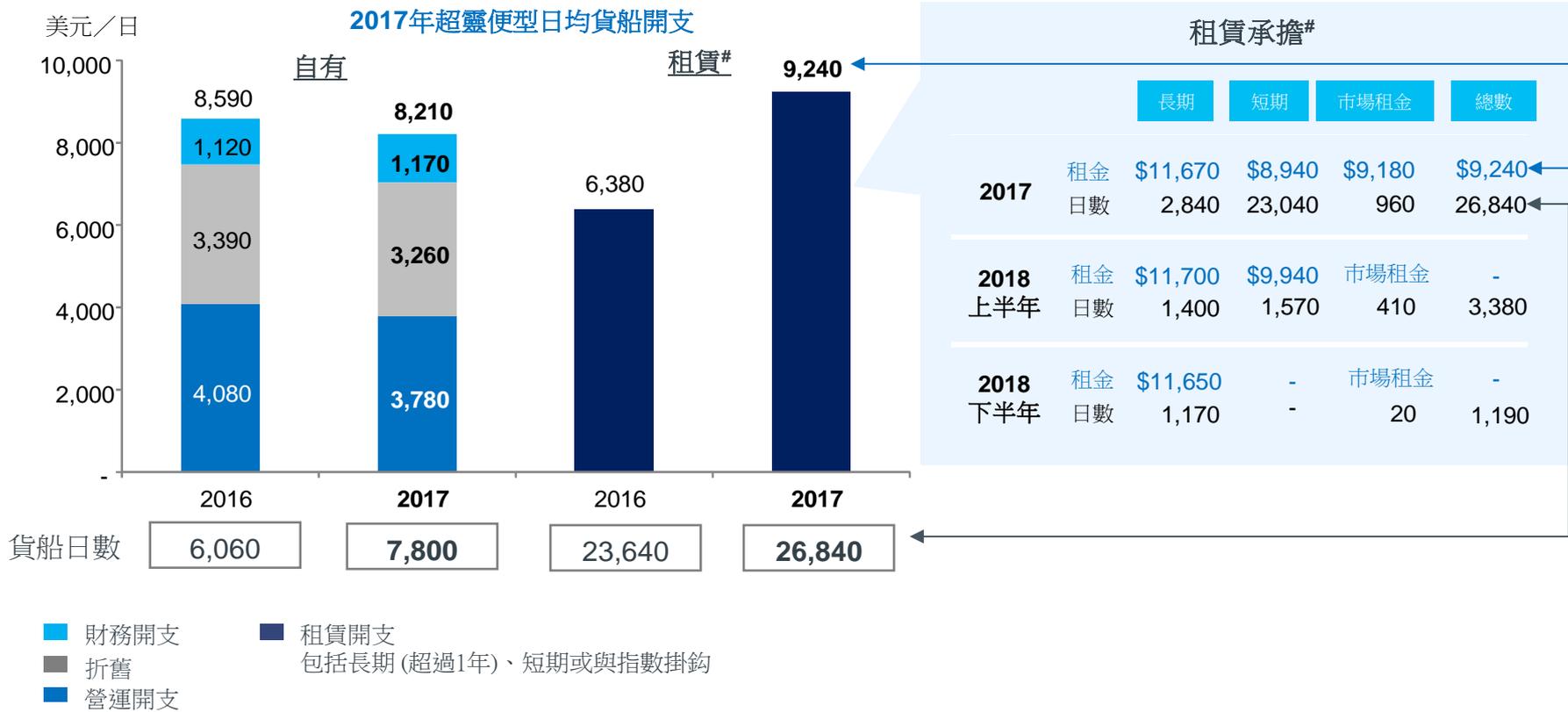
# 超靈便型乾散貨船 – 增加自有貨船數目以減低日均貨船開支

於12月31日

**\$9,000**美元／日  
綜合損益開支  
(不包一般及行政管理開支)  
(2016: 6,830美元)

**8,310**美元／日  
綜合現金開支  
(不包一般及行政管理開支)  
(2016: 6,390美元)

**600**美元\*  
一般及行政管理日均開支  
(2016: 660美元)



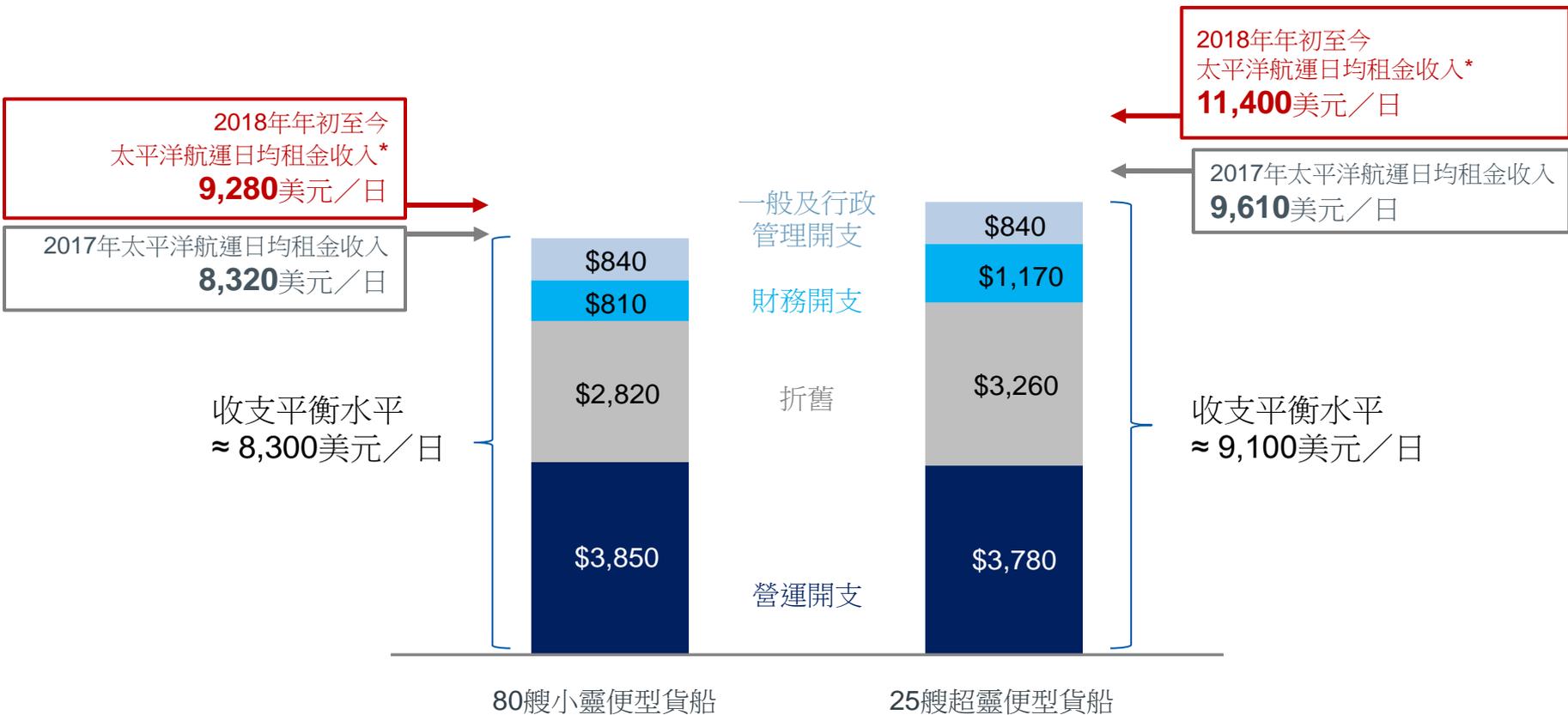
\* 由自有貨船840美元／日及租賃貨船450美元／日得出的數目

# 租賃開支為損益基準，包括有償契約撥備之撥回

# 具競爭力的自有貨船收支平衡水平

小靈便型

超靈便型



\* 於2018年2月23日的2018訂約

## 穩健的資產負債表及流動資金

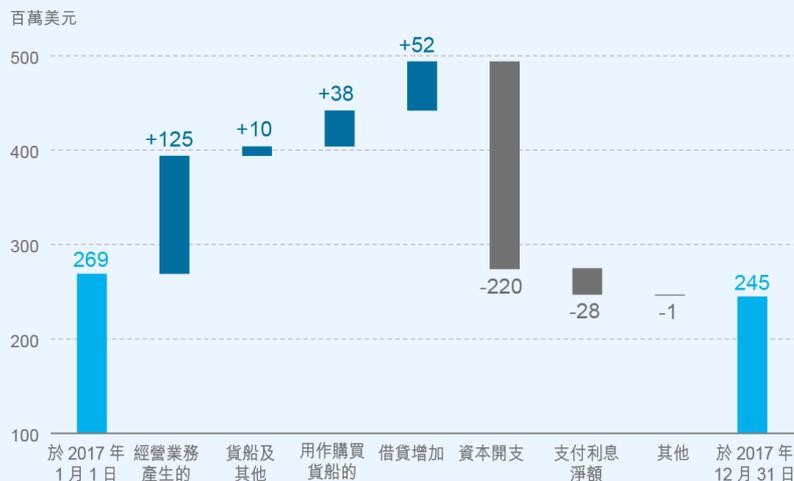
百萬美元	2017	2016
貨船及其他固定資產	1,798	1,653
資產總額	2,232	2,107
貸款總額	881	839
負債總額	1,070	1,066
資產淨額	1,161	1,041
借貸淨額（已包括現金總額245,000,000美元）	636	570
借貸淨額相對我們的船隊及其他固定資產賬面淨值比率 <span style="float: right;">KPI</span>	35%	34%

- 貨船平均賬面淨值：小靈便型：15,300,000美元，平均船齡9.3年；  
超靈便型：21,900,000美元，平均船齡6.1年
- 關鍵績效指標：維持淨負債比率低於50%

# 無意購買新建造貨船

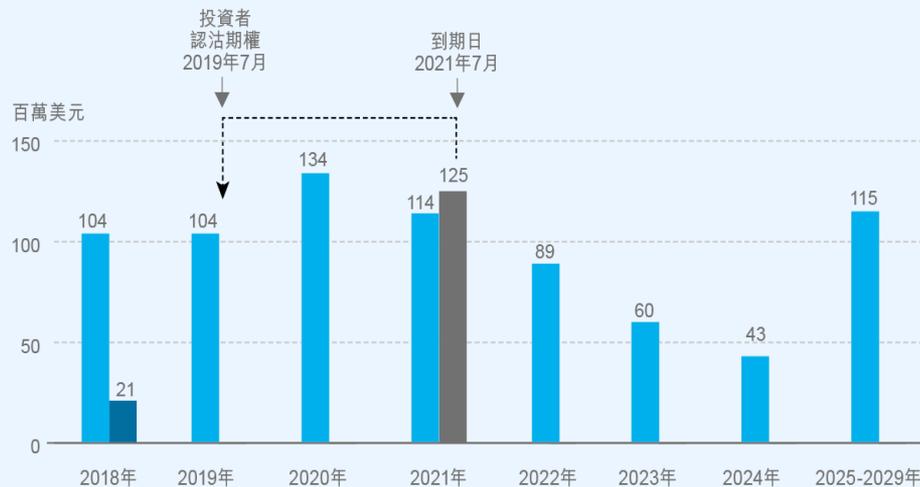
於12月31日

### 2017年現金流



- 現金及存款結餘
- 現金流入
- 現金流出

### 借貸償還及貨船資本承擔明細表



- 有抵押借貸 (763,300,000美元)
- 貨船資本承擔 (20,800,000美元)
- 可換股債券 (面值125,000,000美元)

**245**百萬美元  
現金及存款

**10 艘\***  
未被抵押的貨船  
(約173百萬美元的賬面值)

**3.9%**  
平均損益表利率

**未有購買新建造貨船  
的資本開支**

\*包括一艘於2018年1月獲交付的超靈便型貨船

# 展望及策略



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：

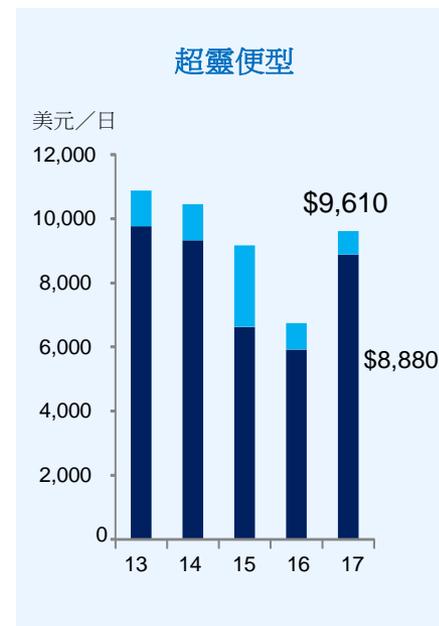
- 具規模的船隊
- 龐大的優質可互換貨船
- 經驗豐富的員工
- 環球辦事處網絡
- 與終端客戶直接商討貨物合約，建立合作關係及直接的互動交流
- 船隊大部分是自有貨船，這更能加強我們對貨船的管理及減小對貿易的限制
- 我們分部的多功能貨船及多元化的貿易種類



## 過去5年的按期租合約對等基準日均收入與市場比較

**1,860美元**  
小靈便型日均溢價收入

**1,270美元**  
超靈便型日均溢價收入



■ 波罗的海指數    ■ 太平洋航運乾散貨船表現

2017年全年業績

21

# 已就持續逐步復甦的市場作好準備

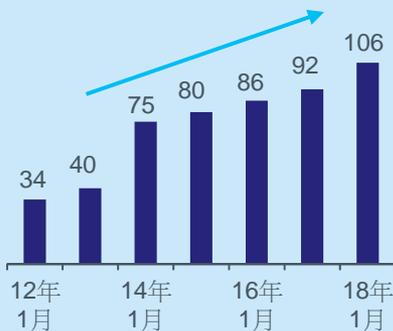
我們的按期租合約  
對等基準日均收入(TCE)  
較市場表現優勝

過去5年平均溢價：

**1,860**美元/日  
小靈便型乾散貨船  
TCE日均收入

**1,270**美元/日  
超靈便型乾散貨船  
TCE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<sup>1</sup>

**9,100**美元/日  
超靈便型<sup>2</sup>

有效控制成本

集團年度  
一般行政及管理開支



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

<sup>1</sup> 2017年太平洋航運自有小靈便型乾散貨船 7,480 美元/日 + 一般行政及管理開支 840 美元/日 ≈ 8,300 美元/日

<sup>2</sup> 2017年太平洋航運自有超靈便型乾散貨船 8,210 美元/日 + 一般行政及管理開支 840 美元/日 ≈ 9,100 美元/日

\* 根據現有的船隊數目及承擔

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
<p><b>IMO壓艙水處理</b> – 船舶必須於<b>2019年9月8日</b>後首次入塢時安裝系統</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>國際海事組織(IMO)強制要求所有船隻裝有壓艙水處理系統</li> <li>美國海岸防衛隊要求所有船隻在駛至該水域前必須已經安裝已批准的合規格的壓艙水處理系統</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安裝壓艙水處理系統會增加船東的資本開支</li> <li>有可能促使更多船隻報廢</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>已揀選合適系統，暫待美國海岸防衛隊的批准</li> <li>相關系統會陸續於<b>2018年至2023</b>年間在我們的自有貨船上安裝</li> </ul> 
<p><b>低硫排放的規定</b> – 於<b>2020年1月</b>生效</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>除在指定排放控制區的<b>0.1%</b>硫排放上限外，國際海事組織要求所有船隻在<b>2020年</b>排放不多於<b>0.5%</b>硫上限</li> <li>船東可使用低硫燃料或安裝船舶廢氣淨化系統（淨化器）(費用可高達數百萬美元)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>低硫燃料相對昂貴               <ul style="list-style-type: none"> <li>增加對低硫燃料的需求</li> <li>減低對高硫燃料的需求</li> <li>減低貨船加快航速的意欲令供求更趨平衡</li> </ul> </li> <li>資本開支上升(若選擇安裝硫淨化器)</li> <li>船隻設計不確定性可減低訂造新貨船的意欲</li> <li>有可能促使更多船隻報廢</li> </ul> <p>預期很少貨船在<b>2020年</b>已安裝硫淨化器</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>我們不認為硫淨化器在技術或環境保護方面是有效的解決方案</li> <li>我們更傾向於全球強制使用更潔淨燃料，從而建立一個公平有效率的營商及運作環境，及減低航速及氣體排放 (包括二氧化碳)</li> </ul>

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

## 我們現在不會訂購更多新建造貨船

- 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

減低業內訂購  
新建造貨船  
的意慾

## 展望

- 整體市況自2016年初有所改善，令人鼓舞，基本供求狀況現時也更趨正面
- 中期內的可能市場因素：
  - ➕ 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
  - ➖ 中國煤炭及礦石進口減少的可能性、新建造貨船數目訂單增加及貨船加快航行速度
- 儘管復甦之路有些波動，我們仍對市場的持續改善抱謹慎樂觀的態度

## 策略 – 已就持續逐步復甦的市場作好準備

- 我們將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
- 我們將繼續尋找具吸引力的二手貨船收購機會
- 我們將密切留意技術的發展及新法規的推行，在中期內無意購買新建造貨船
- 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



Pacific Basin

專注發展小靈便型及超靈便型乾散貨運業務

業務模式令表現優於市場

主要由日本建造的貨船所組成的高質素船隊

富經驗的團隊及覆蓋全球的辦事處網絡

穩健的合作夥伴

處於有利位置

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](mailto:elau@pacificbasin.com)

[ir@pacificbasin.com](mailto:ir@pacificbasin.com)

電話：+852 2233 7000

### 公司網站 — [www.pacificbasin.com](http://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



## 我們的願景

「成為乾散貨船  
船東及營運商的  
翹楚及客戶和其  
他持份者的首選  
夥伴」

自有貨船

# 106

小靈便型及超靈便型  
乾散貨船

總部設於香港

# 12

全球主要地區的辦事處

# 335

岸上員工

# 3,400+

船員

全球最大現代化小靈便型乾散貨船  
船東及營運商

# 200+

 貨船

小靈便型及超靈便型



乾散貨運量

# 66.2

 百萬噸


# 9,000+

 停泊港口


可靠的合作夥伴

# 20+

 億美元

資產總額；  
穩健的資產負債表

# 500+

主要工業客戶

[www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com)

我們的業務方針及  
我們的企業影片

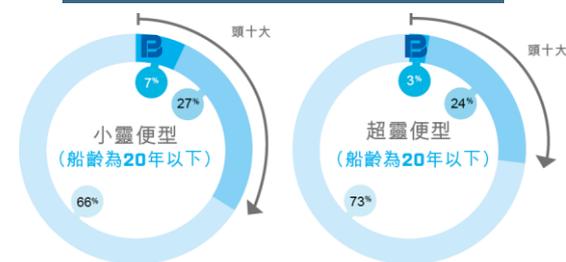


<h3>專業伙伴</h3>  <p>與客戶零距離接觸</p>  <p>全球12個 主要地區的辦事處</p>  <p>不分晝夜 24小時支援</p>	<h3>卓越往績</h3>  <p>可信賴及高透明度</p>  <p>穩健的 資產負債表及 過往優秀的紀錄</p>  <p>榮膺多個獎項 重點著眼於企業社會責任 政策及環境發展</p>	<h3>優質船隊</h3>  <p>由內部技術及營運部門管理 多功能貨船</p>  <p>高質素的現代化貨船 配備業內 最高水平的設計</p>  <p>低收支平衡水平及 節省燃料</p>
--	--	--

## 我們的全球辦事處網絡及營運地區



## 我們船隊的市佔率



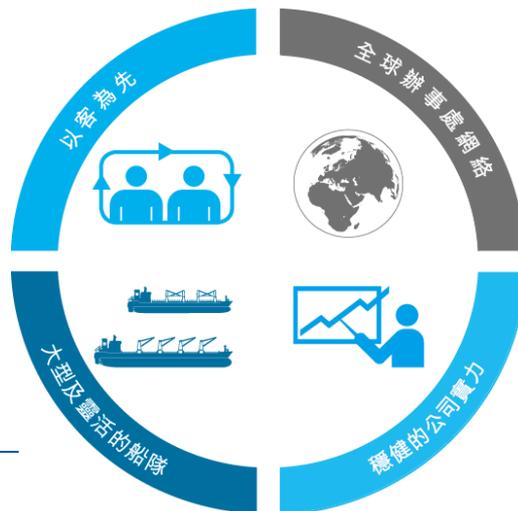
我們的25-42,000載重噸的小靈便型乾散貨船及其船齡在20年以下佔全球小靈便型乾散貨船船隊約7%，而我們的50-65,000載重噸的超靈便型乾散貨船及其船齡在20年以下則佔全球超靈便型乾散貨船船隊約3%

## 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、  
迅速及靈活的服务

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： 為何選擇小靈便型乾散貨船？為何是小宗散貨？

2017年全球乾散貨貿易(量) = 51億噸 (按年 +4%)



- ✓ 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

# 附錄： 船隊資料 – 2018年1月31日

太平洋航運乾散貨船數目：222 艘  
核心船隊平均船齡：8.2 年

[www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com)  
客戶 > 我們的船隊

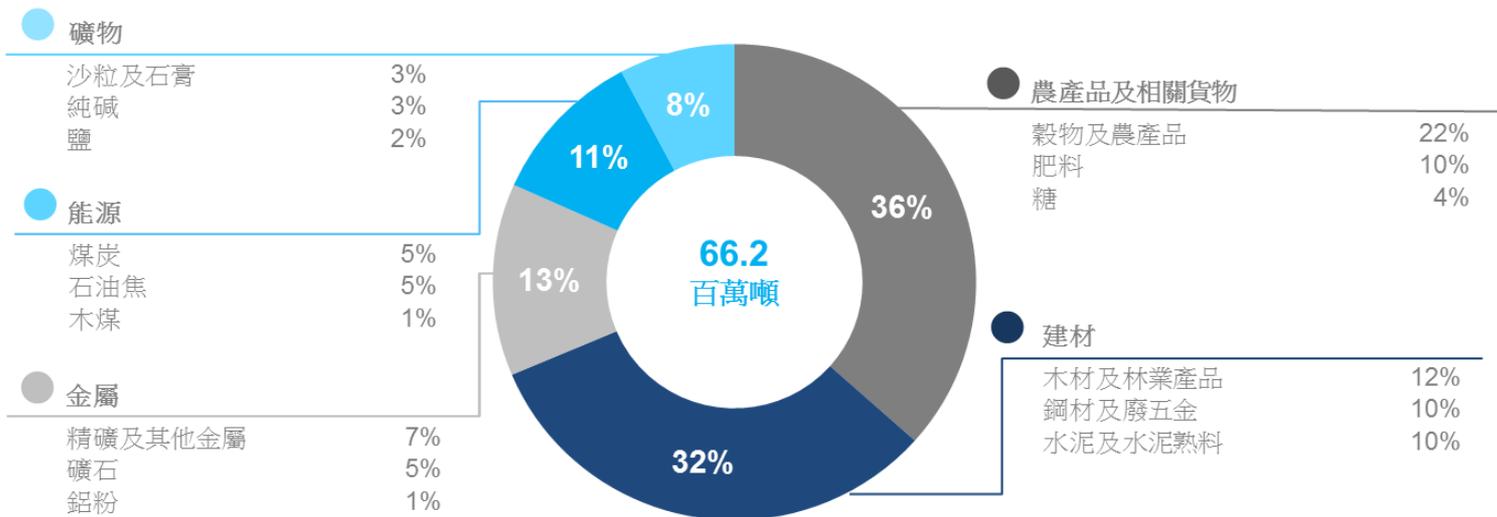


	自有貨船	租賃貨船*	總數
小靈便型	80	59	139
超靈便型	25	56	81
超巴拿馬型	1	1	2

\* 於2018年1月營運中乾散貨船的平均數目

# 附錄： 多元化貨物及覆蓋廣泛的客戶群

2017年本集團乾散貨運量



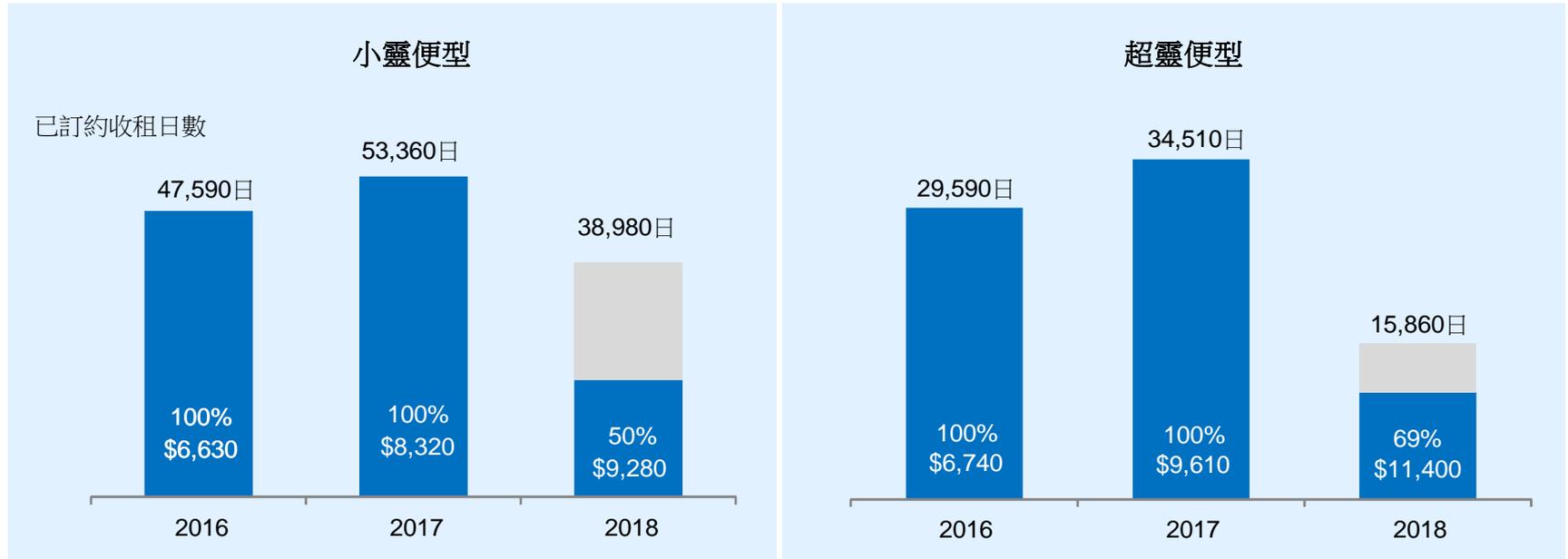
- 多元化的商品可減低產品風險
- 中國及北美是我們最大的市場
- 約60%生意來自太平洋及40%來自大西洋

約 500

客戶數目



# 附錄： 2017年及2018年已訂合約



■ 已訂約    ■ 未訂約

貨幣：美元 (2018年2月23日止資料)

## 中期內可能影響市場的因素

### 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
- 新建造貨船的交付量於中期下降及新建造貨船訂單持續偏低及訂單量減少
- 環境法規促使更多船隻報廢
- 燃油價格上升週期令船隻以較慢速度航行，導致供應減少

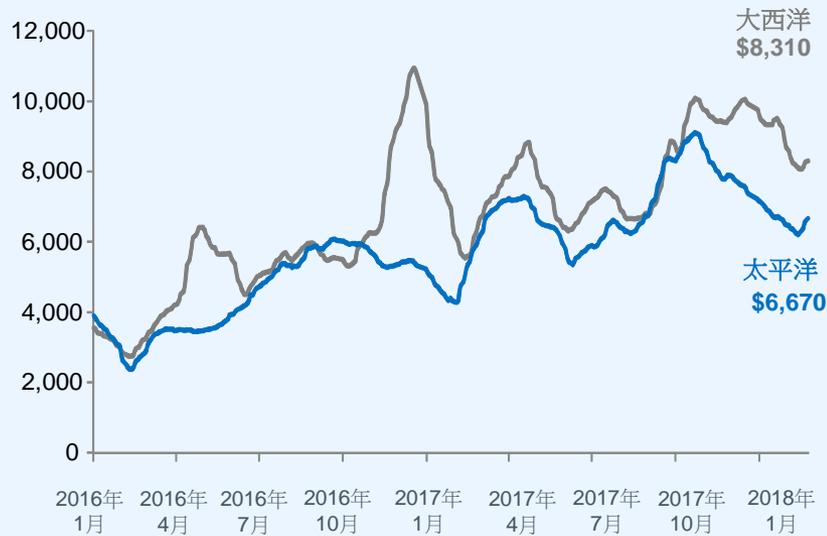
### 威脅

- 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
- 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
- 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
- 因市場狀況改善而減少的船隻報廢量或不足抵銷交付的新建造貨船數目
- 低燃油價格週期導致貨船加快航行速度，進而令供應增加

# 附錄： 大西洋地區租金表現較太平洋地區優勝

小靈便型 (BHSI)

美元／日（淨值）\*



超靈便型 (BSI) #

美元／日（淨值）\*



- 受強勁的南美穀物出口量及美國煤炭出口影響，使大西洋地區租金於2017年的表現較太平洋地區優勝
- 太平洋地區租金於2017年10月升至高位後有所回落，乃因受中國推行的環保政策影響，導致當地的工業活動減少，以及其後農曆新年假期所影響

\* 已扣除5%的佣金

# BSI現以標準58,000載重噸貨船為基準

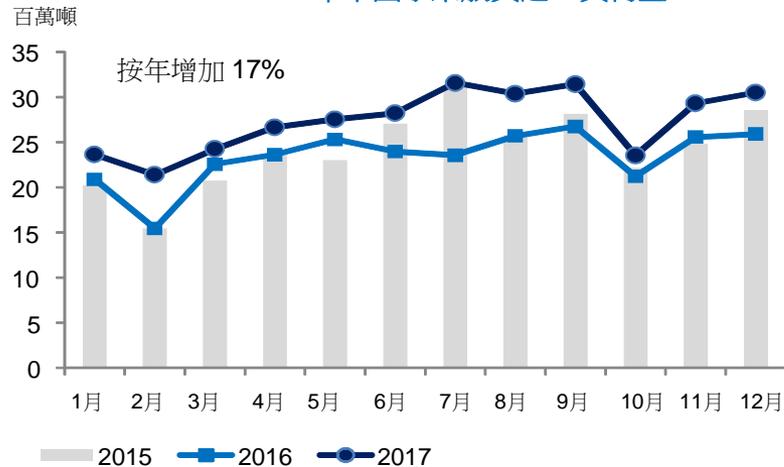
資料來源：波羅的海交易所，於2018年2月26日的數據

# 附錄： 中國大宗及小宗散貨貿易

### 中國煤炭交易量



### 2017年中國小宗散貨進口貨物量

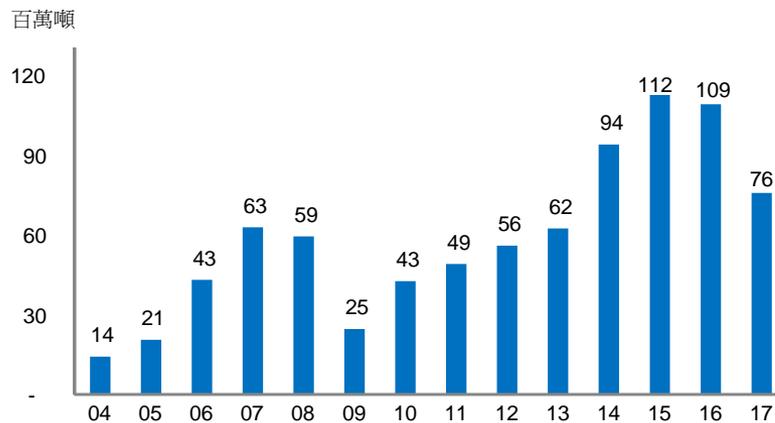


中國進口的8種小宗散貨包括：木材，大豆，穀物，肥料，鐵鋁氧石，鎳礦，精礦及錳礦

### 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

2017年全年業績

- 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](http://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3.07港元，自2016年5月30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

