



**Pacific Basin**

投資者會議  
2019年9月

2019年9月



## 公司簡介及市場概覽





Pacific Basin

## 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115艘自有小靈便型及超靈便型乾散貨船，有超過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340名岸上員工及超過3,800名船員
- 穩健的資產負債表包括逾25億美元資產及逾200百萬美元現金
- 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



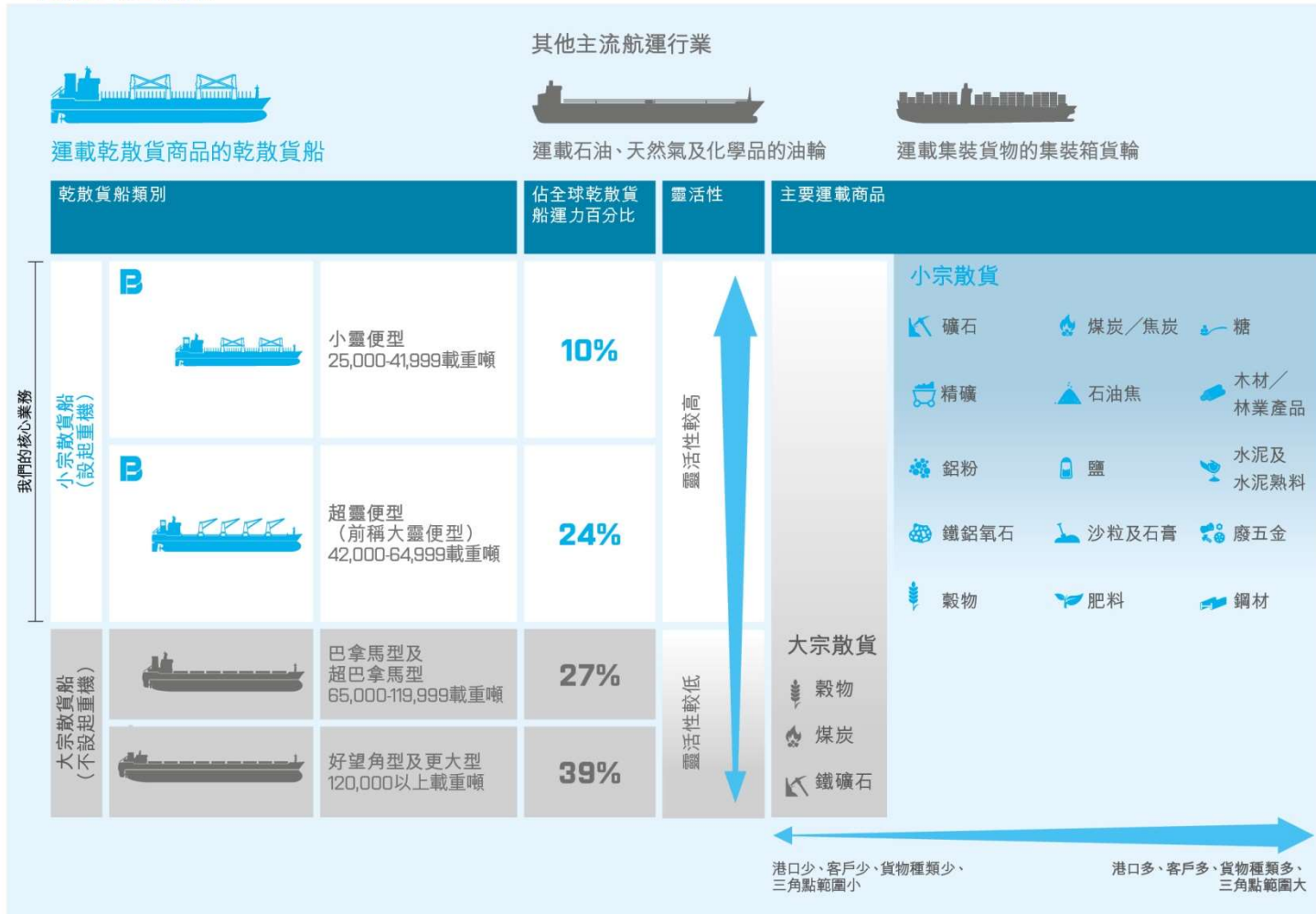
[www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com)

太平洋航運的業務方針  
及企業影片



# 核心業務資料

## 乾散貨運行業



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

		2019年上半年		
1	日均租金(TCE)	小靈便型: 9,170美元/日 超靈便型: 10,860美元/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>我們的租金收入高於市場指數，亦較大部分有匯報的上市公司表現優勝</li> <li>貨運商業模式使貨船達致超過90%高裝載率</li> </ul>	
2	日均營運成本	3,990美元 <sup>1</sup> /日	<ul style="list-style-type: none"> <li>擁有具規模、集中及可互換的船隊</li> <li>有效內部管理</li> </ul>	
3	日均一般及行政管理開支	730美元 <sup>2</sup> /日	<ul style="list-style-type: none"> <li>規模效益及有效系統</li> </ul>	
4	日均財務開支	820美元/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>物色尤其是日本製造的優質二手貨船</li> <li>透過長期有抵押借貸作貨船融資，為業內成本最低</li> </ul>	

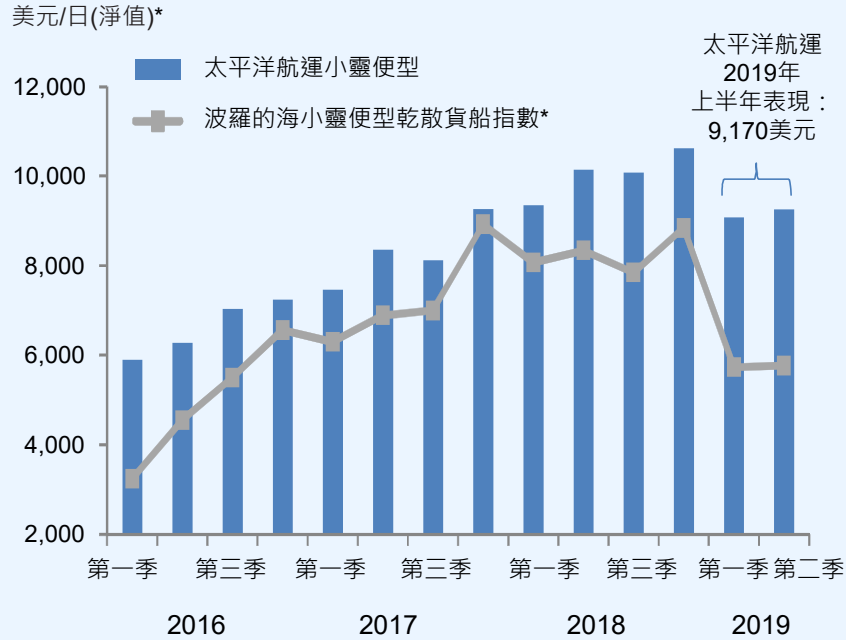
<sup>1</sup> 綜合小靈便型及超靈便型乾散貨船於2019年上半年的日均營運開支為3,990美元

<sup>2</sup> 自有及租賃貨船的日均一般及行政管理開支



# 2019年上半年市場表現疲弱 太平洋航運表現持續優於大市

### 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



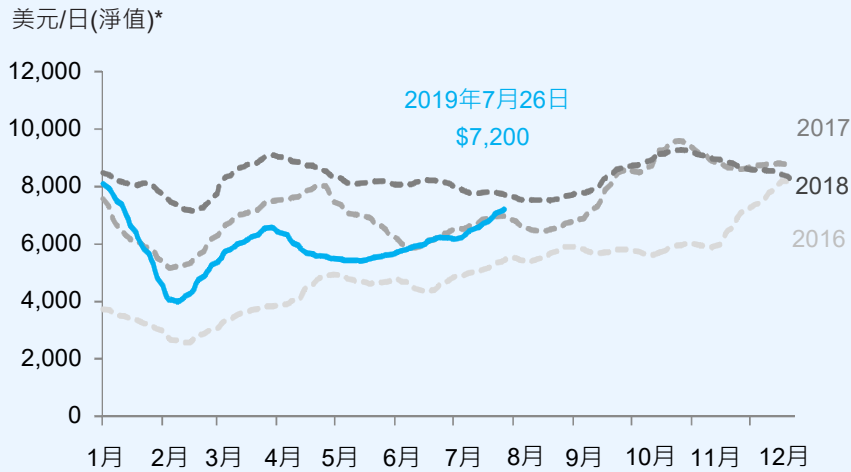
- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入分別較波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船指數高出59%及39%

\* 已扣除5%的佣金  
資料來源：波羅的海交易所

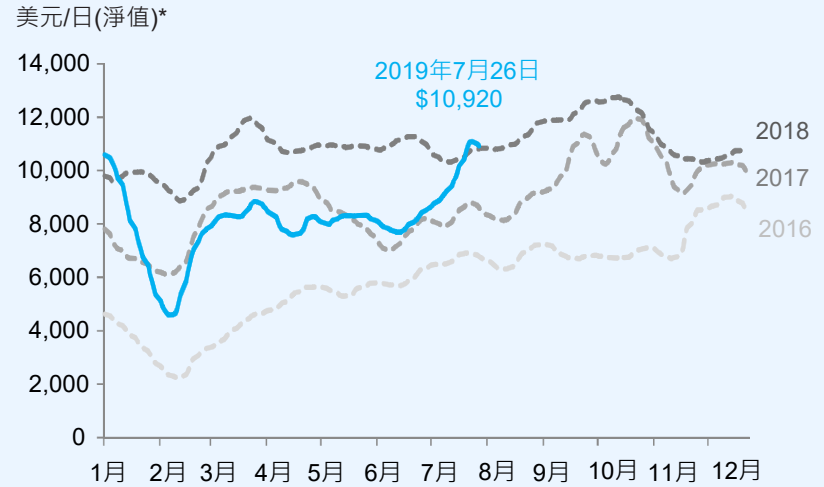


# 市場正在復甦

### 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



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

- 2019年初市況較過去兩年同期疲弱，農曆年期間跌幅更為明顯，至踏入夏季後稍見復甦
- 巴西出口中斷情況改善、小宗散貨需求穩健增長及國際海事組織於2020年的限硫排放規定對全球船隊的影響對貨運市場有利
- 我們預計2019年下半年貨運市況改善，儘管市場仍受到貿易戰、經濟增長較近年放緩及非洲豬瘟對中國進口大豆的影響等不確定因素帶來的持續波動

\* 已扣除5%的佣金

資料來源：波羅的海交易所，於2019年7月26日的數據





### 為何市況於2019年初轉弱？

- 貿易戰減少大豆需求
- 非洲豬瘟減少大豆需求
- 美國密西西比河水災阻礙美國出口穀物
- 巴西採礦基礎設施受破壞及澳洲惡劣天氣影響兩地鐵礦石的出口
- 上半年出現季節性疲弱 (如中國新年)

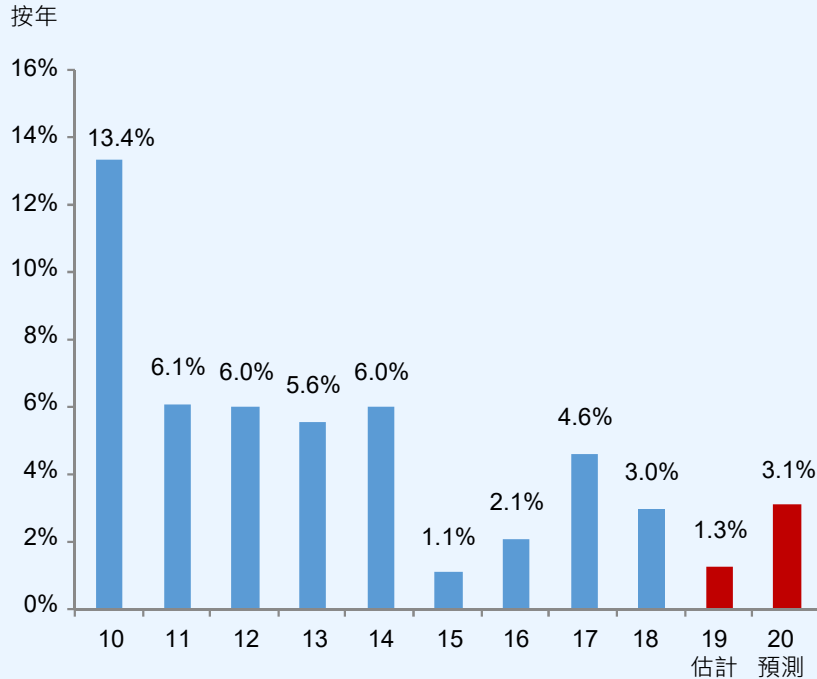
### 什麼因素可令市場轉強？

- 小宗散貨需求持續增長 (鐵鋁氧石、鎳、錳礦等)
- 中國於基礎建設方面的經濟措施
- 中國的鋼材生產量及煤炭進口量
- 巴西及澳洲鐵礦石貿易活動回復正常
- 黑海及南美東岸強勁的穀物出口量
- 國際海事組織於2020年推行的硫排放上限及其他環境保護措施將減少貨船供應
- 下半年為傳統旺季

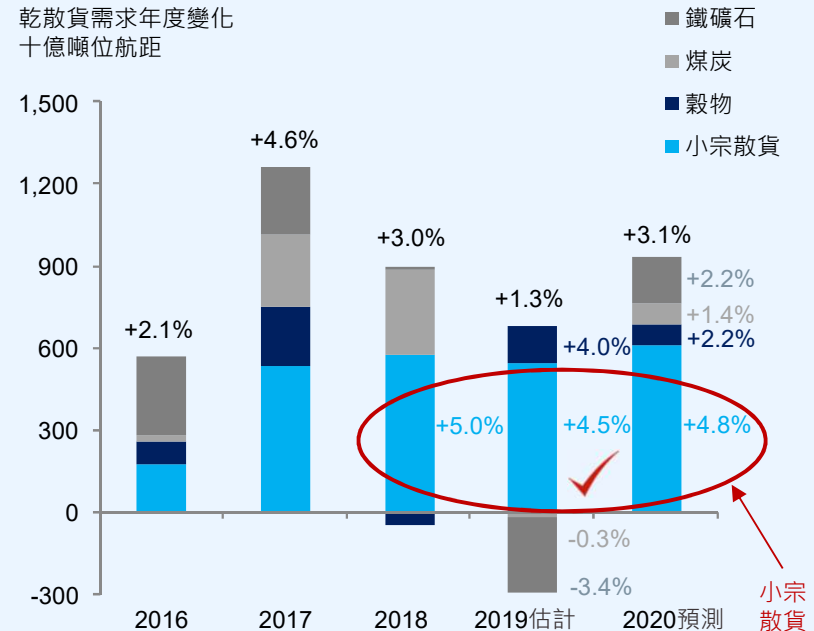


## 預期小宗散貨於2020年為需求增長動力

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

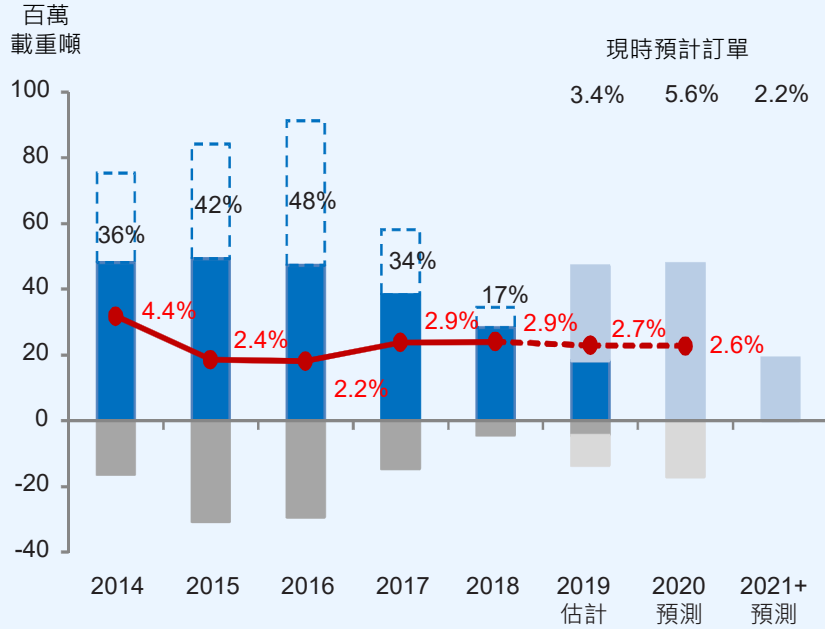


- 由於鐵礦石及穀物貿易大受擾亂，Clarksons Research 估計2019年第一季乾散貨船噸位航距需求增長按年減少至0.6%。下半年的市況一般較上半年強勁，Clarksons 估計2019年及2020年全年乾散貨運噸位航距需求按年分別上升約1.3%及3.1%
- 雖受中美貿易戰影響，小宗散貨商品需求持續強勁，乃因受惠於中國鐵鋁氧石、鎳及錳礦的進口量增長。預計小宗散貨貨運噸位航距需求於2019年增長4.5%而2020年則為4.8%

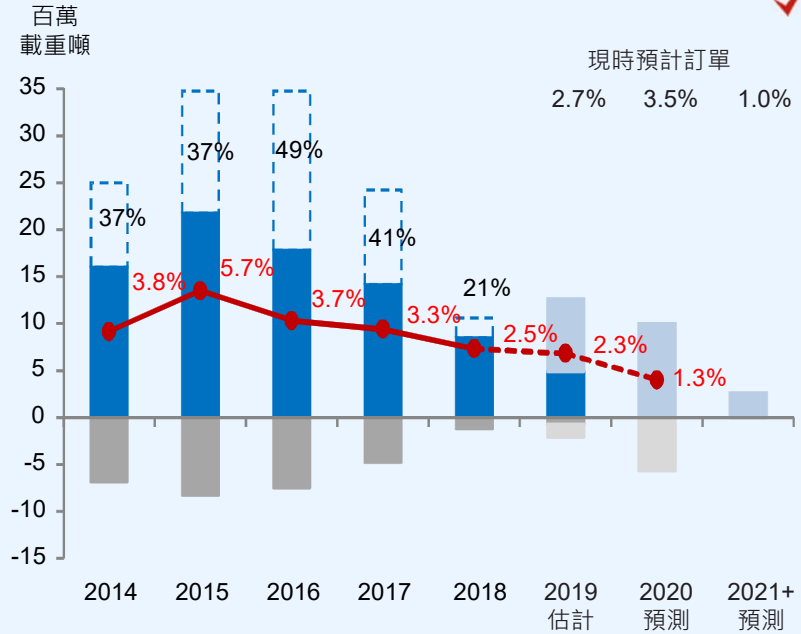


# 小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊淨增長幅度減少

### 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    ▤ 差額    ■ 預計訂單  
■ 年度至今報廢量    ▤ 預計報廢量    ● 船隊淨增長

- 2019年上半年整體乾散貨船船隊淨增長為1.6%，與去年同期相若

資料來源: Clarksons Research · 於2019年7月的數據



# 小靈便型乾散貨船供應前景理想

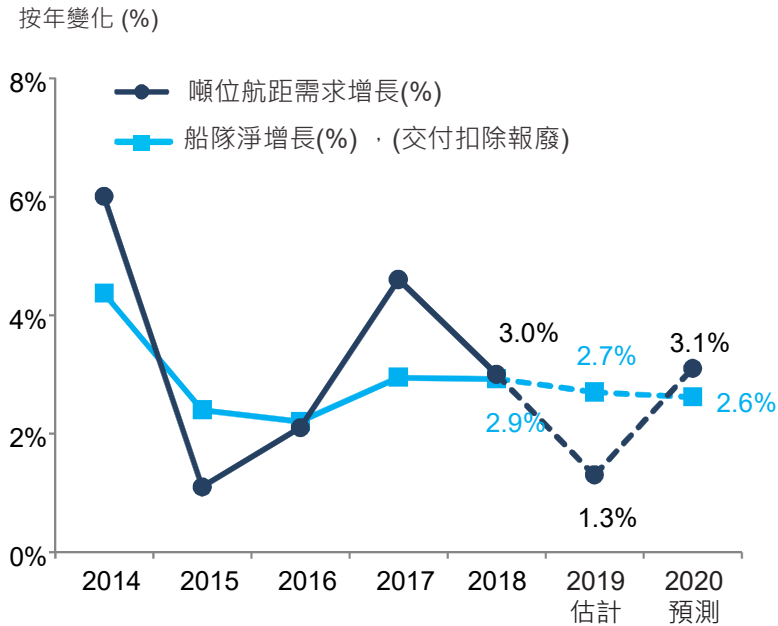
	訂單各佔 現有船隊 百分比	平均船齡	船齡 20年以上	船齡 15年以上	2019年上半年報廢量佔 於2019年7月1日之 現有船隊百分比	
 <b>小靈便型 – 84百萬載重噸</b> ( 25,000-41,999載重噸 )	<b>5.5%</b>	10	<b>11%</b>	18%	<b>0.4%</b>	較少訂單
 <b>超靈便型 – 201百萬載重噸</b> ( 42,000-64,999載重噸 )	7.9%	10	8%	17%	<b>0.4%</b>	較多 老舊貨船
 <b>巴拿馬型 – 229百萬載重噸</b> ( 65,000-119,999載重噸 )	11.0%	10	8%	18%	<b>0.2%</b>	
 <b>好望角型及更大型貨船 – 324百萬載重噸</b> ( 120,000+載重噸 )	<b>15.3%</b>	9	<b>5%</b>	12%	<b>2.2%</b>	
<b>乾散貨船總量 – 855百萬載重噸</b> ( 10,000以上載重噸 )	11.2%	10	7%	16%	<b>1.1%</b>	

資料來源: Clarksons Research · 於2019年7月1日的數據



# 小宗散貨供應及需求前景理想

### 整體乾散貨船供應及需求

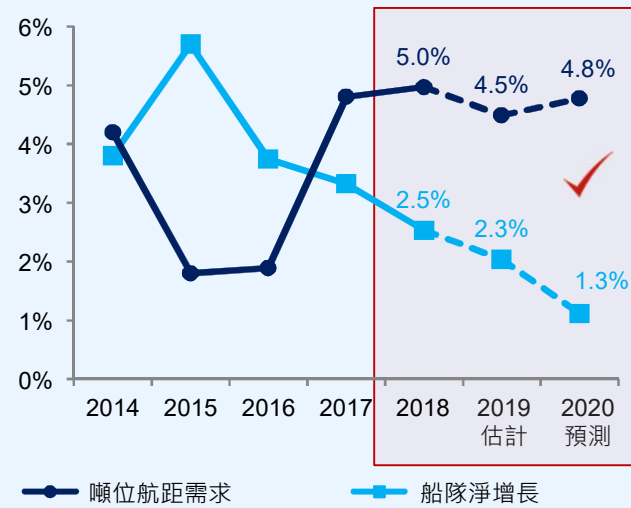


- 2019年初市場疲弱，受中美貿易爭議及鐵礦石/穀物限制影響
- 隨著國際海事組織 (IMO) 2020年硫排放上限規例接近，小靈便型及超靈便型乾散貨船分部供應情況理想
- 除供求因素影響市場租金外，其他因素包括燃油價格、航速、停租、港口堵塞、市場情緒等

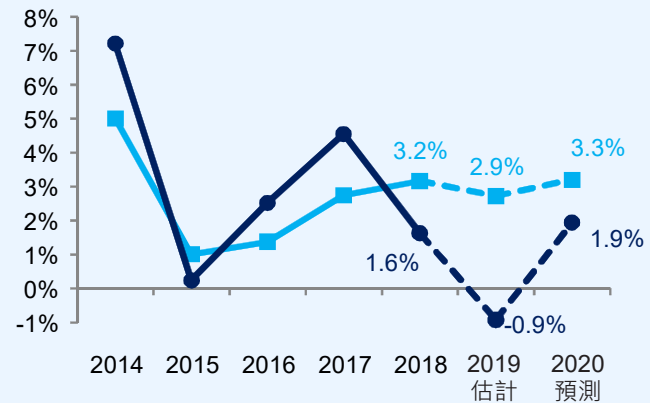
\* 大宗散貨包括鐵礦石、煤炭和穀物

資料來源: Clarksons Research · 供應為於2019年7月數據

### 小宗散貨需求和小靈便型及超靈便型乾散貨船供應



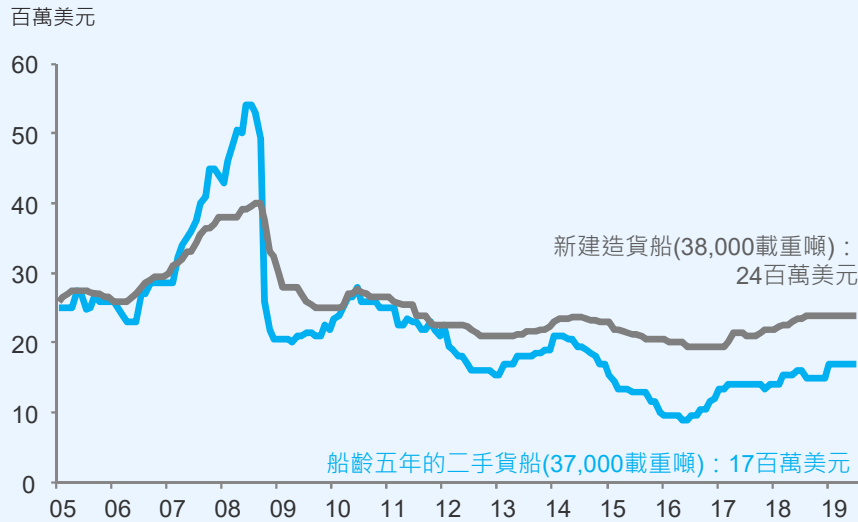
### 大宗散貨\*需求和巴拿馬型及好望角型貨船供應



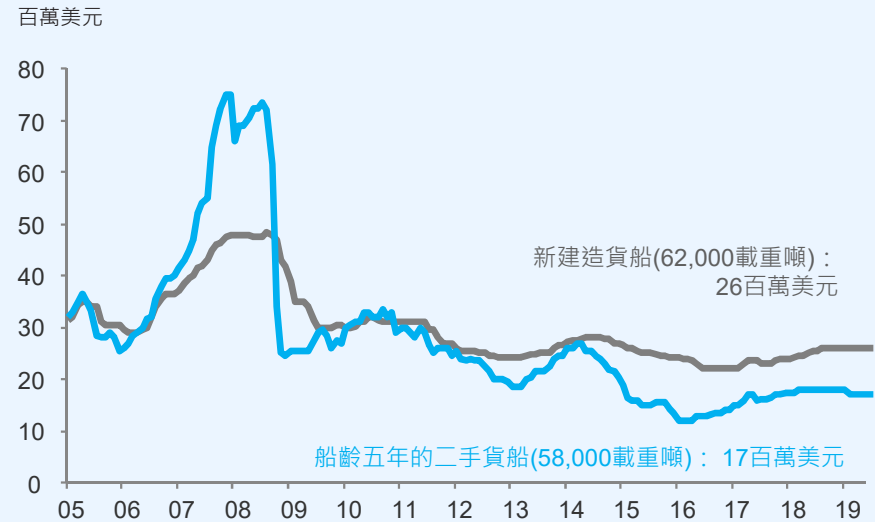


## 二手貨船價值仍具吸引力

### 小靈便型乾散貨船價值



### 超靈便型乾散貨船價值



- 新建造貨船與二手貨船的價格差距顯著及貨船設計不確定性減低船東訂購新建造貨船的意慾
- 小靈便型及超靈便型乾散貨船分部的新建造貨船訂單量有限將大大減少未來數年的貨船交付量
- 我們依然看好二手貨船價值，並會繼續審慎物色優質的二手貨船購置機會

## 策略及定位





# 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
<b>IMO 壓艙水公約</b> — 貨船必須於 <b>2019年9月8日</b> 後首次入塢時安裝系統	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>增加船東的資本開支</li> <li>增加貨船報廢</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自有船隊中的30艘貨船已加裝壓艙水處理系統</li> <li>已為其餘自有小靈便型及超靈便型貨船安排加裝以過濾及電催化為基準的系統</li> <li>於2022年完成符合法規的裝配</li> </ul>
<b>低硫排放的規定</b> — 於 <b>2020年1月1日</b> 生效	<ul style="list-style-type: none"> <li>國際海事組織就全球使用於0.5%硫排放上限要求採用:             <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 低硫燃料或;</li> <li>ii) 安裝廢氣淨化系統或「硫淨化器」</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全球大部分乾散貨船船隊(特別是靈便型乾散貨船)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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全面的準備工作包括清洗船上的油缸、確保優質合規燃油的供應及培訓船員，確保能提供完善服務</li> <li>我們採取平衡的做法:             <ul style="list-style-type: none"> <li>至今已於我們的10艘超靈便型乾散貨船順利安裝可供運作的硫淨化器，並與船廠及硫淨化器製造商為我們大部分自有超靈便型乾散貨船作出有關安排</li> <li>預計我們整體船隊的10%至15%會安裝硫淨化器，而小靈便型乾散貨船則不會安裝硫淨化器</li> </ul> </li> </ul>
<b>IMO 就溫室氣體排放量訂下目標</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>減慢航速</li> <li>研發新燃料、引擎技術及貨船設計</li> <li>中短期內會減低訂購新建造貨船的意慾</li> <li>增加貨船報廢</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沒有新貨船訂單</li> <li>密切留意新技術及設計的發展</li> </ul>

短期內會減少供應

中期至長遠會減少供應





- 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
  - 現時貨船價格高、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



Pacific Basin

# 集團已為未來作好準備

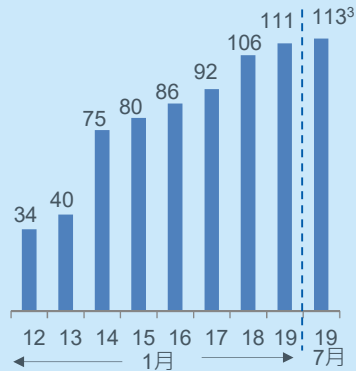
我們的按期租合約  
對等基準日均收入(TCE)  
較市場表現優勝

太平洋航運  
過去5年平均溢價：

**2,000**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



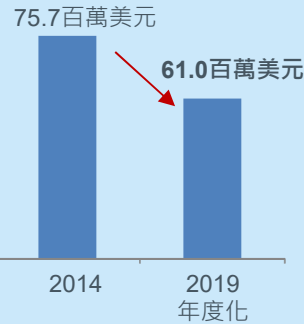
自有貨船收支平衡水平  
包括一般行政及管理開支

**8,530**美元 / 日  
小靈便型<sup>1</sup>

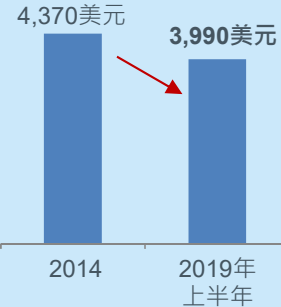
**9,160**美元 / 日  
超靈便型<sup>2</sup>

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**

<sup>1</sup> 2019年上半年太平洋航運自有小靈便型乾散貨船7,590美元 / 日 + 一般行政及管理開支 940美元 / 日 ≈ 8,530美元 / 日

<sup>2</sup> 2019年上半年太平洋航運自有超靈便型乾散貨船8,220美元 / 日 + 一般行政及管理開支 940美元 / 日 ≈ 9,160美元 / 日

<sup>3</sup> 另外兩艘超靈便型貨船已於2019年7月交付至我們的船隊

\* 根據現有的船隊數目及承擔，以及所有其他事項不變

# 財務回顧





Pacific Basin

## 2019年中期業績摘要

	百萬美元	2019年上半年	2018年上半年	變化
損益表	股東應佔溢利	8.2	30.8	-22.6
	基本(虧損) / 溢利 <span>KPI</span>	(0.6)	28.0	-28.6
	稅息折舊及攤銷前溢利	101.1 <sup>1</sup>	99.3	
	股息 <span>KPI</span>	-	2.5港仙	
	百萬美元	2019年6月30日	2018年12月31日	
資產負債表	現金	313.8 <sup>2</sup>	341.8	-8%
	淨負債比率 <span>KPI</span>	37%	34%	+3%
船隊	自有貨船/總數 <sup>4</sup>	113 <sup>3</sup> / 230	111 / 222	

- 年初市況轉弱影響我們的業績，但持續表現優於大市日均收入及具競爭力的成本架構令我們錄得淨溢利
- 我們於2019年上半年購置三艘現代化二手超靈便型乾散貨船。期內獲交付四艘貨船 (包括三艘於2018年購買)及兩艘於7月交付的貨船，自有貨船數目增加至115艘
- 我們簽訂利息為倫敦銀行同業拆息+1.35%的115,000,000美元的循環信用貸款及正贖回125,000,000美元之可換股債券
- 於年初出現的部分負面需求因素正在消退及市場租金，特別是大西洋市場自7月起已回升

<sup>1</sup> 稅息折舊及攤銷前溢利經調整至採納香港財務報告準則第16號「租賃」前為78.9百萬美元，與先前年度有關披露數字可作比較

<sup>2</sup> 我們未償還的可轉換債券(125,000,000美元)已在期末全數贖回

<sup>3</sup> 另外兩艘超靈便型貨船於2019年7月交付至我們的船隊

<sup>4</sup> 期內整體營運平均貨船數目



## 2019年上半年日均收入表現及已訂合約

於2019年7月26日已訂合約

	美元 / 日	小靈便型	超靈便型
2019年上半年	2019年上半年小靈便型(BHSI)/超靈便型(BSI)乾散貨船指數市場淨租金	\$5,750	\$7,790
	太平洋航運日均淨收入	\$9,170	\$10,860
	太平洋航運優於市場表現	59% / \$3,420	39% / \$3,070
	收租日數	24,450	16,470
2019年下半年	未來租金及已訂合約	小靈便型	超靈便型
	2019年下半年太平洋航運日均淨收入	\$9,050	\$10,790
	已訂約收租日比率	56%	76%
2020年	未來租金及已訂合約	小靈便型	超靈便型
	2020年全年太平洋航運日均淨收入*	\$8,540	\$11,480
	已訂約收租日比率	14%	21%

小靈便型(BHSI)及超靈便型(BSI)市場指數較去年同期分別下跌30%及26%; 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分別下跌6%及7%

\* 註：2020年的遠期貨運合約訂約主要為逆航貨運，意思是在回航時於卸貨地點裝貨賺取貨運租金而避免貨船空置情況下駛回原地



Pacific Basin

## 2019年上半年錄得淨溢利8.2百萬美元

截至6月30日止六個月

百萬美元	2019	2018		
收入	767.1	795.6		
航程開支	(360.5)	(360.6)		
按期租合約對等基準收入	406.6	435.0		
自有貨船開支	(156.7)	(144.7)		
租船開支	(219.2)	(233.4)		
營運表現 (未計管理開支)	30.7	56.9		
一般及行政管理開支總額	(30.5)	(28.4)		
稅項及其他	(0.8)	(0.5)		
基本(虧損)/溢利 <b>KPI</b>	(0.6)	28.0		
未變現的衍生工具及一次性項目	8.8	2.8		
<b>股東應佔溢利</b>	<b>8.2</b>	<b>30.8</b>		
<b>稅息折舊及攤銷前溢利</b>	<b>101.1*</b>	<b>99.3</b>		

自有貨船開支	2019	2018
營運開支	(80.1)	(72.5)
折舊	(60.1)	(56.3)
財務開支	(16.5)	(15.9)

租船開支	2019	2018
非資本化租船開支	(200.1)	(233.4)
資本化租船開支	(19.1)	-

未變現的衍生工具及一次性項目	2019	2018
未變現的衍生工具收入	8.6	4.4
撥回出售成本撥備淨額	0.2	-
撇銷貸款安排費用	-	(1.6)

- 董事會宣布期內不派發中期股息，但會根據我們的股息政策考慮派發全年淨溢利50%的股息

\* 稅息折舊及攤銷前溢利在採納香港財務報告準則第16號「租賃」前為78.9百萬美元，與先前年度有關披露數字可作比較

太平洋航運

21

With you for the long haul



## 香港財務報告準則第16號「租賃」新會計準則 (新會計準則)

	百萬美元			2019年上半年	
	採納新會計準則前	採納新會計準則後	如報告		
<b>什麼變動?</b>					
所有年期12個月以上的租入經營租賃					<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ 稅息折舊及攤銷前溢利 (EBITDA)增加是由於租賃開支已分為折舊及租賃負債利息開支</li> <li>■ 淨溢利因而有輕微上升</li> </ul>
<b>資產負債表:</b>					
1) 使用權資產					
2) 租賃負債					
<b>損益表:</b>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ 資產總額上升乃由於計入使用權資產</li> <li>▲ 負債總額上升乃由於計入租賃負債</li> </ul>
此等經營租賃開支由下列部分所替代:					
1) 使用權資產折舊					
2) 租賃負債利息開支 (租賃部分)					
3) 技術管理服務開支 (非租賃部分)					
少於12個月的短期經營租賃					
<b>資產負債表:</b> 無變動					
<b>損益表:</b> 無變動					<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ 經營現金流上升乃由於租賃開支減少</li> <li>▼ 現金流下降乃由於利息及償還租賃負債增加</li> <li>■ 淨現金流沒有變動</li> </ul>
以直線法於租賃期間確認為開支，					
一如採納香港財務報告準則第16號「租賃」之前					
<b>現金流</b>					
經營	72.2	20.5	92.7		
投資	(83.7)	3.3	(80.4)		
融資	(4.0)	(23.8)	(27.8)		
淨變動	(15.5)	-	(15.5)		
利息覆蓋率	4.0X		4.5X		

## 小靈便型及超靈便型乾散貨船分部貢獻

截至6月30日止六個月

		2019	2018	變動
小靈便型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	21.2	38.4	-45%
收租日	(日)	24,450	25,210	-3%
租金收入	(美元 / 日)	9,170	9,750	-6%
自有 + 租賃貨船開支	(美元 / 日)	8,160	8,150	0%
超靈便型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	7.4	15.8	-53%
收租日	(日)	16,470	15,650	+5%
租金收入	(美元 / 日)	10,860	11,730	-7%
自有 + 租賃貨船開支	(美元 / 日)	10,170	10,690	-5%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	2.1	2.7	-22%
一般及行政管理開支及稅項	(百萬美元)	(31.3)	(28.9)	-8%
基本(虧損) / 溢利	(百萬美元)	(0.6)	28.0	>-100%

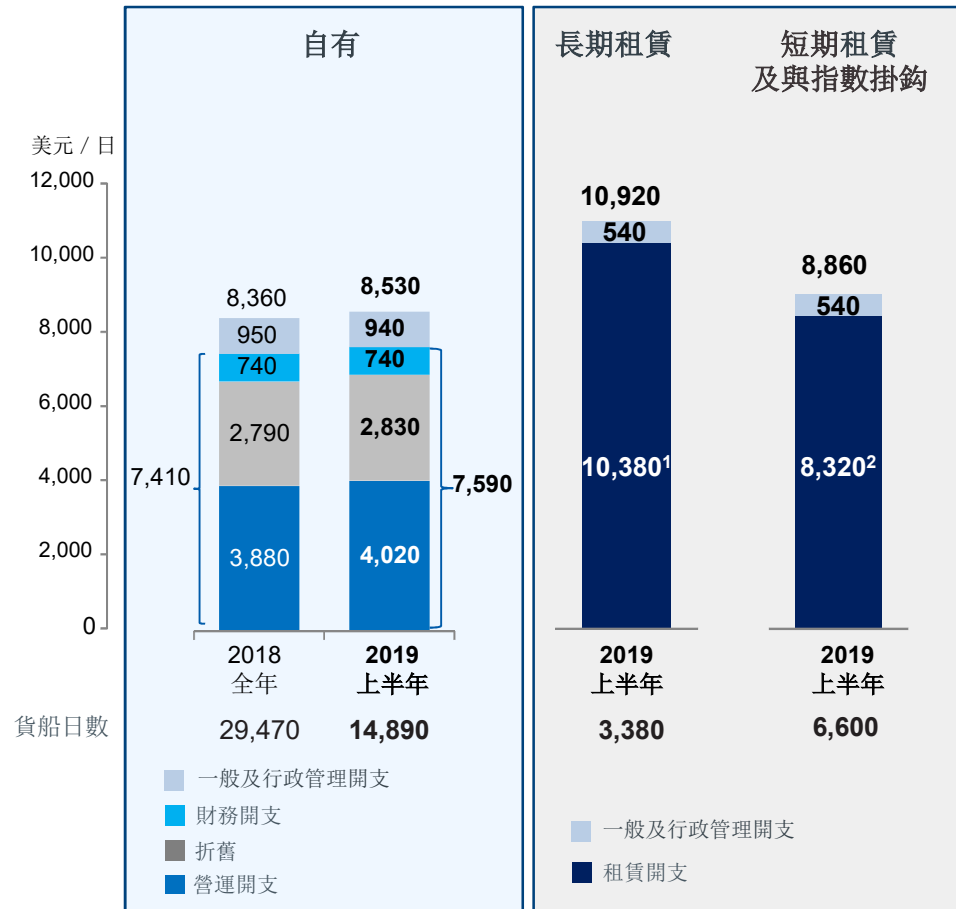
+/- 附註：正數變動表示該項目的表現改善，而負數變動則表示該項目的表現轉差



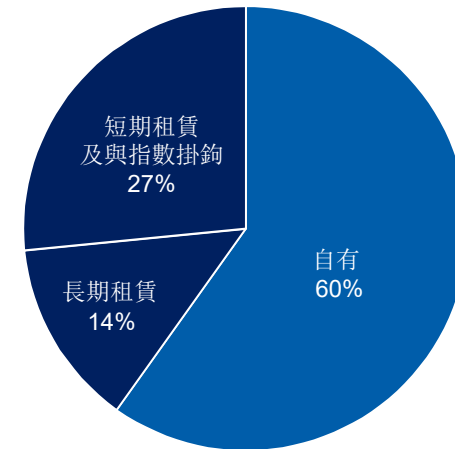
## 小靈便型乾散貨船開支 (損益表)

於2019年6月30日

2019年上半年日均貨船開支 (美元 / 日)



2019年上半年貨船日數分布



**8,160 美元 / 日**  
 綜合日均損益開支 (不包括一般及行政管理開支)  
 (2018年全年: 8,260 美元)

<sup>1</sup> 以下部分總和:

a) 資本化租船開支: 使用權資產折舊 + 租賃負債利息開支

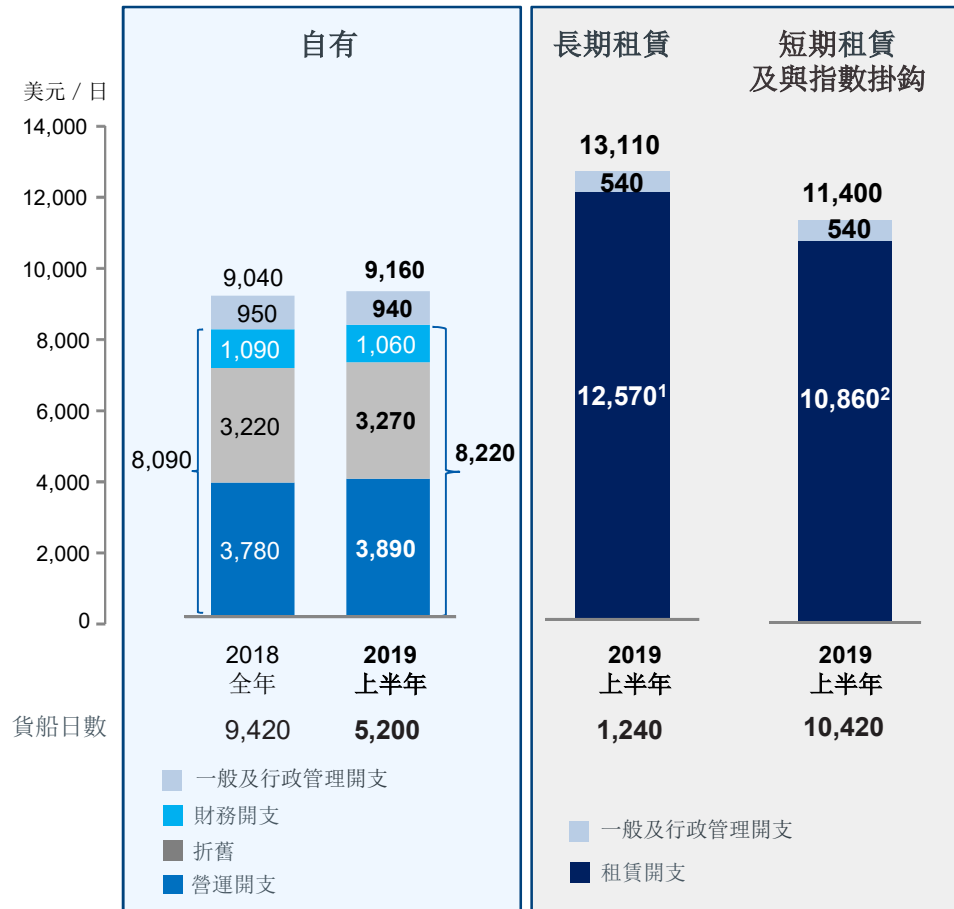
b) 非資本化租船開支: 技術管理服務開支

<sup>2</sup> 非資本化租船開支

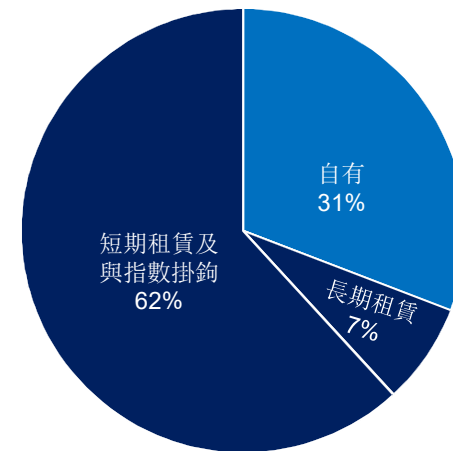
## 超靈便型乾散貨船開支(損益表)

於2019年6月30日

2019年上半年日均貨船開支 (美元 / 日)



2019年上半年貨船日數分布



**10,170**美元 / 日

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

<sup>1</sup> 以下部分總和:

a) 資本化租船開支: 使用權資產折舊 + 租賃負債利息開支

b) 非資本化租船開支: 技術管理服務開支

<sup>2</sup> 非資本化租船開支



# 具槓桿性的營運策略

		小靈便型			超靈便型			敏感度*
		19年上半年 日均收入 (美元/日)	貨船 日數	成本包括一般及 行政管理開支 (美元/日)	19年上半年 日均收入 (美元/日)	貨船 日數	成本包括一般及 行政管理開支 (美元/日)	
大部分為 固定開支	自有	9,170	14,890	8,530	10,860	5,200	9,160	+/- 1,000 美元 按期租合約對等基準日均收入 <b>35-40</b> 百萬美元
	長期租賃		3,380	10,920		1,240	13,110	
大部分為 浮動開支	短期租賃及 與指數掛鈎		6,600	8,860		10,420	11,400	
								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

\* 根據現有的船隊數目及承擔，以及所有其他事項不變  
 於2019年6月30日



百萬美元	2019年6月30日	2018年12月31日
貨船及其他固定資產	1,848	1,808
資產總額	2,530	2,366
貸款總額	1,001	961
負債總額	1,292	1,135
資產淨額	1,238	1,231
借貸淨額（已包括現金總額314,000,000美元 <sup>1</sup> ）	687	619
借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率 <b>KPI</b>	37%	34%

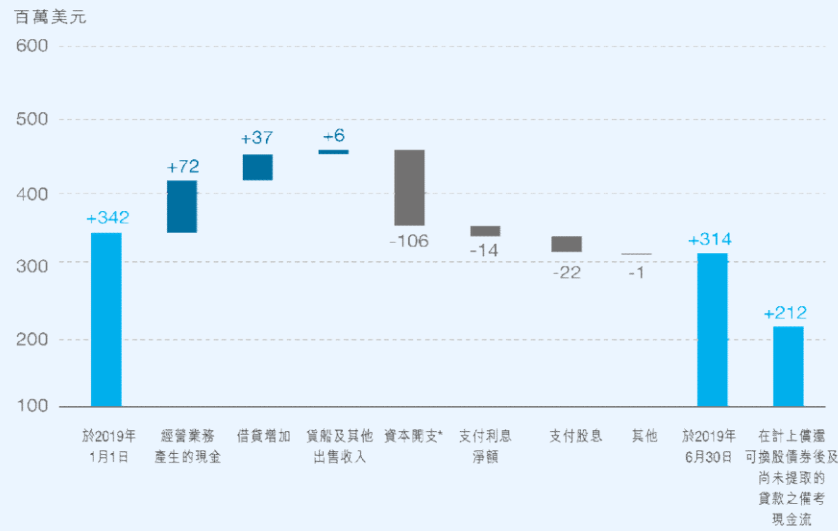
- 貨船平均賬面淨值：82艘小靈便型（平均船齡11年）：每艘14,500,000美元；  
30艘超靈便型（平均船齡7.5年）：每艘20,500,000美元

<sup>1</sup> 我們未償還的可轉換債券(125,000,000美元)已在期末後全數贖回

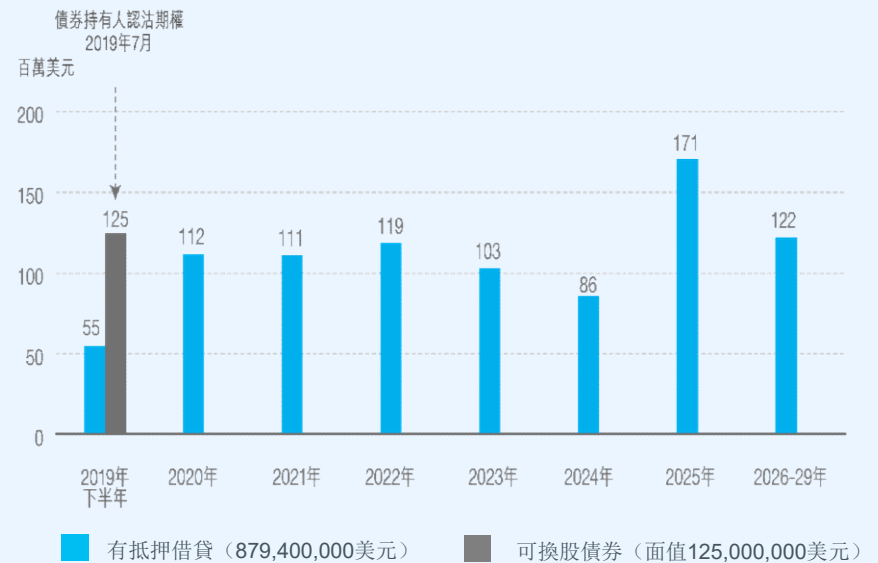
# 現金流在償還125,000,000美元之可換股債券後持續穩健

於2019年6月30日

2019年上半年現金流 (採納新會計準則後)



借貸償還明細表



現金及存款結餘      現金流入      現金流出

\* 不包括以股本支付的26,200,000美元資本開支

212百萬美元\*  
備考現金及存款

4.0%  
平均現金利率

KPI

\* 備考現金及存款已計上於2019年7月及8月償還的125,000,000美元可換股債券及就兩艘超靈便型乾散貨船於7月交付尚未提取的23,000,000美元循環信用貸款



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



- 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](http://www.pacificbasin.com/ar2018)

### 企業社會責任

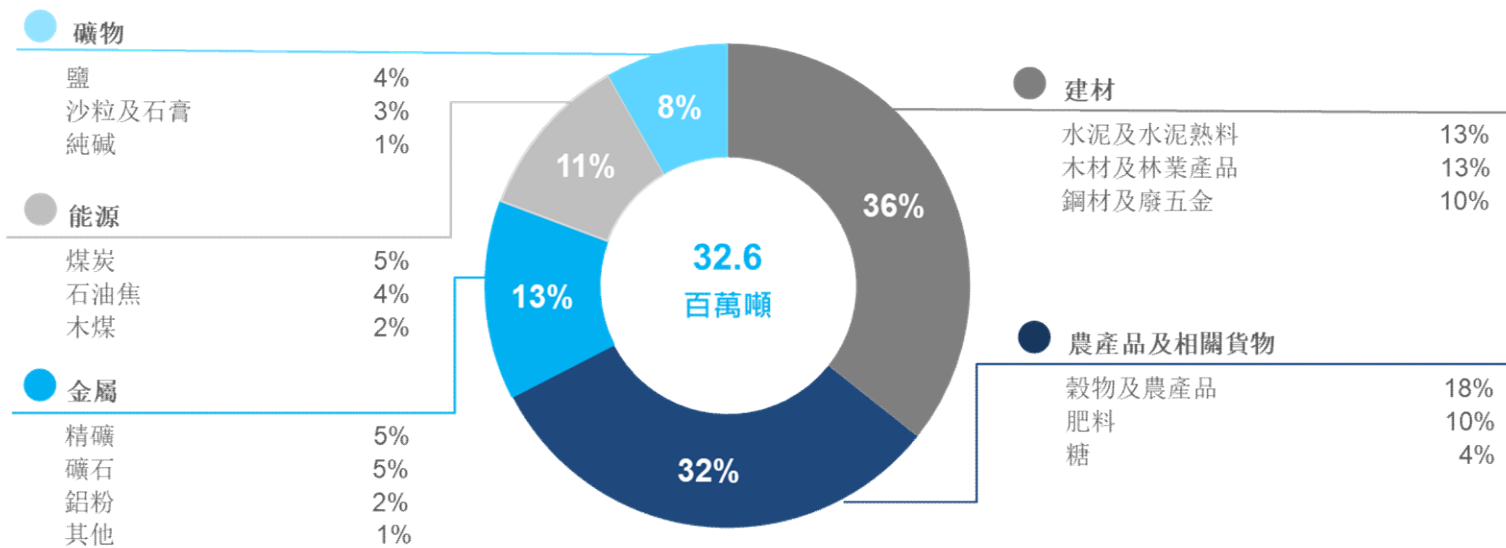
- 策略目標的指引：(i) 工作場所活動（安全為首要重點）、(ii) 環境、及 (iii) 我們的社區（我們的貨船進行貿易及員工生活與工作的場所）
- 積極推行企業社會責任，並透過若干關鍵績效指標衡量成果
- 依循聯交所發布之《環境、社會及管治匯報指引》編製企業社會責任報告
- 透過碳揭露專案、香港品質管理局、上市公司碳足跡資料庫等進行上市公司之披露

### 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： 多元化貨物及覆蓋廣泛的客戶群

本集團於2019年上半年乾散貨運量



- 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



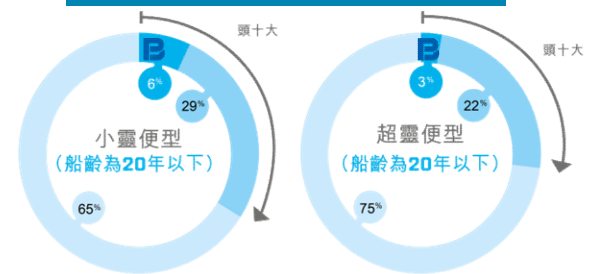


<h3>專業伙伴</h3>  <p>與客戶零距離接觸</p>  <p>全球12個 主要地區的辦事處</p>  <p>不分晝夜 24小時支援</p>	<h3>卓越往績</h3>  <p>可信賴及高透明度</p>  <p>穩健的 資產負債表及 過往優秀的紀錄</p>  <p>榮膺多個獎項 重點著眼於企業社會責任 政策及環境發展</p>	<h3>優質船隊</h3>  <p>由內部技術及營運部門管理 多功能貨船</p>  <p>高質素的現代化貨船 配備業內 最高水平的設計</p>  <p>低收支平衡水平及 節省燃料</p>
--	--	--

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

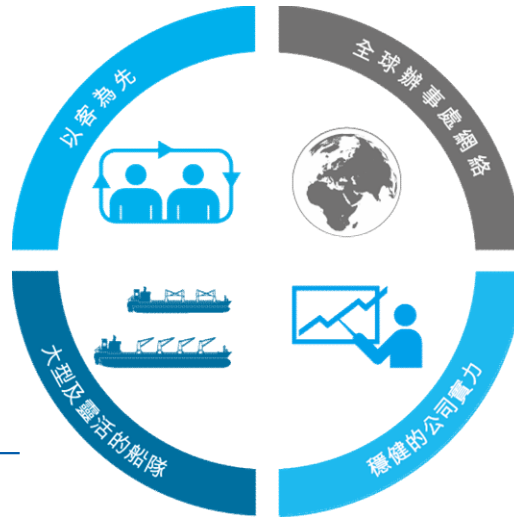
從解決問題出發，向客戶提供合理、  
迅速及靈活的服務

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

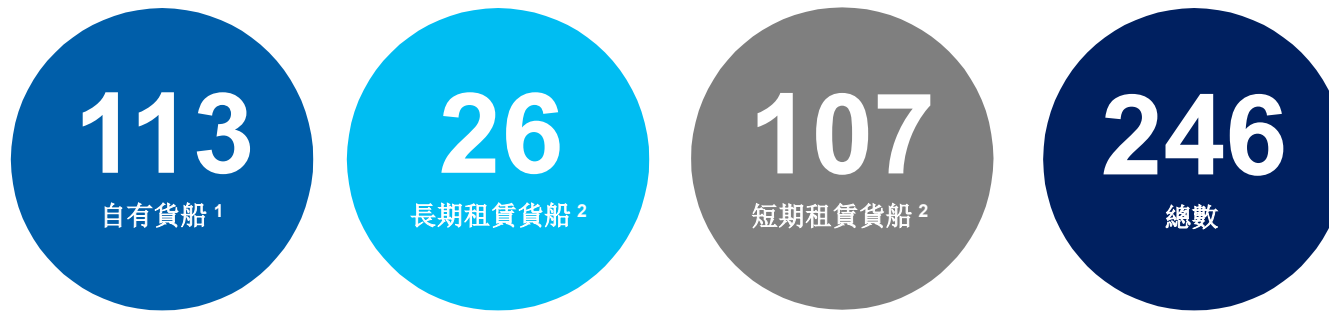
穩健的現金狀況及強勁的往績記錄使我們成為  
首選合作夥伴

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 – 2019年6月30日

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



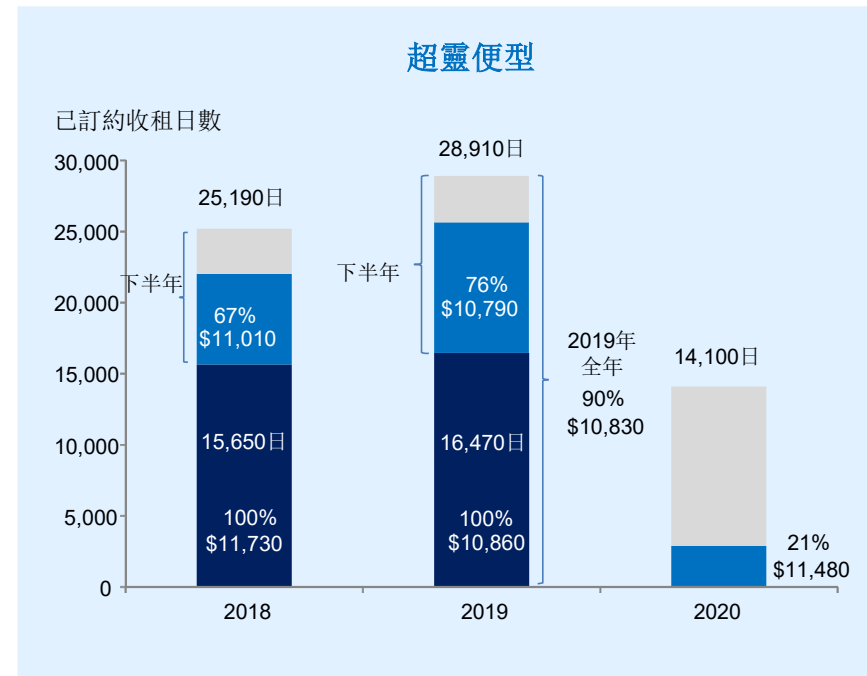
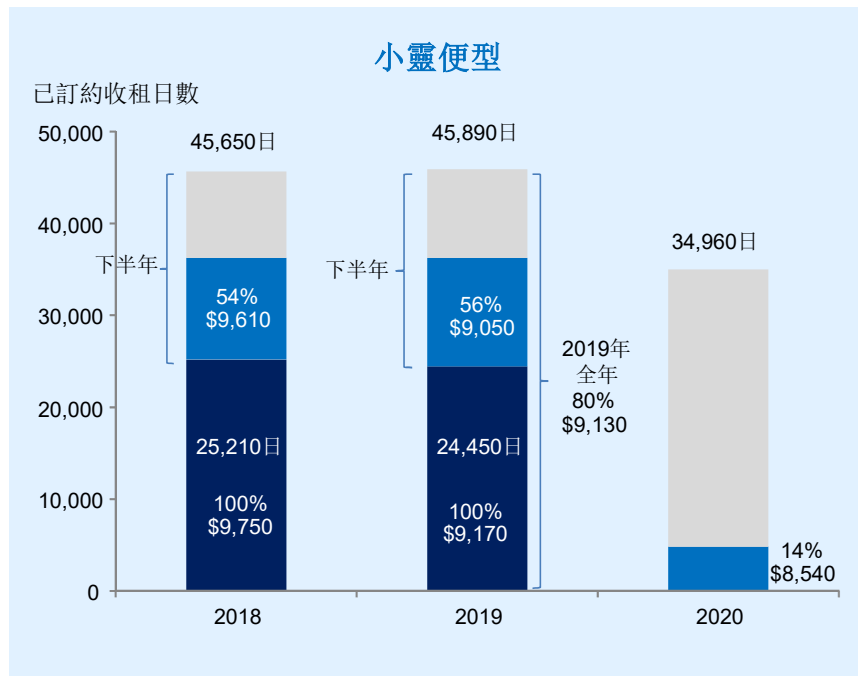
	自有貨船 <sup>1</sup>	長期租賃貨船 <sup>2</sup>	短期租賃貨船 <sup>2</sup>	總數
小靈便型	82	19	33	134
超靈便型	30	6	74	110
超巴拿馬型	1	1	0	2

核心船隊平均船齡：8.9 年

<sup>1</sup> 另外兩艘超靈便型貨船於2019年7月交付至我們的船隊

<sup>2</sup> 於2019年6月營運的平均租賃貨船數目

## 附錄： 2019年已訂合約



■ 上半年已完成訂約   ■ 已訂約   ■ 未訂約

註：2020年的遠期貨運合約訂約主要為逆航貨運，意思是在回航時於卸貨地點裝貨賺取貨運租金而避免貨船空置情況下駛回原地美元/日；於2019年7月26日於7月中旬的數據，2018年數據為去年7月份同期公布的數字以作比較

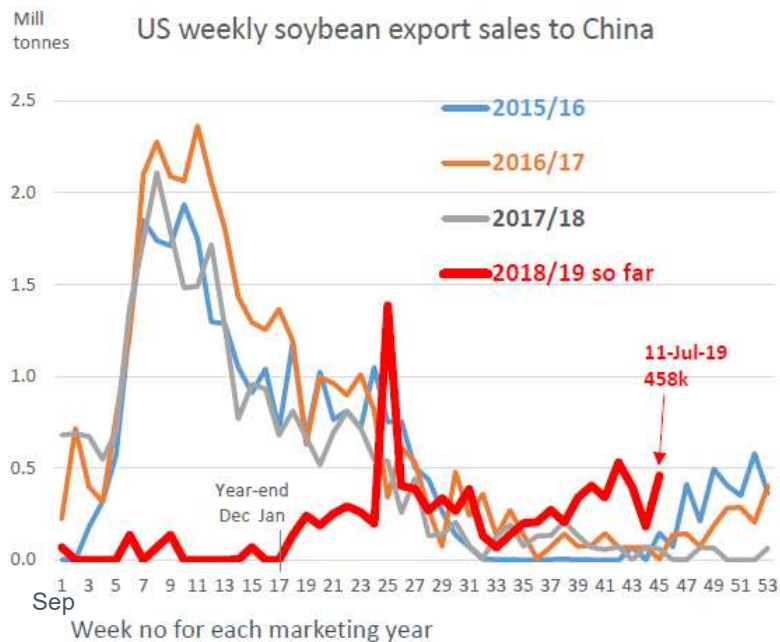
## 附錄： 租入貨船的承擔

於2019年6月30日

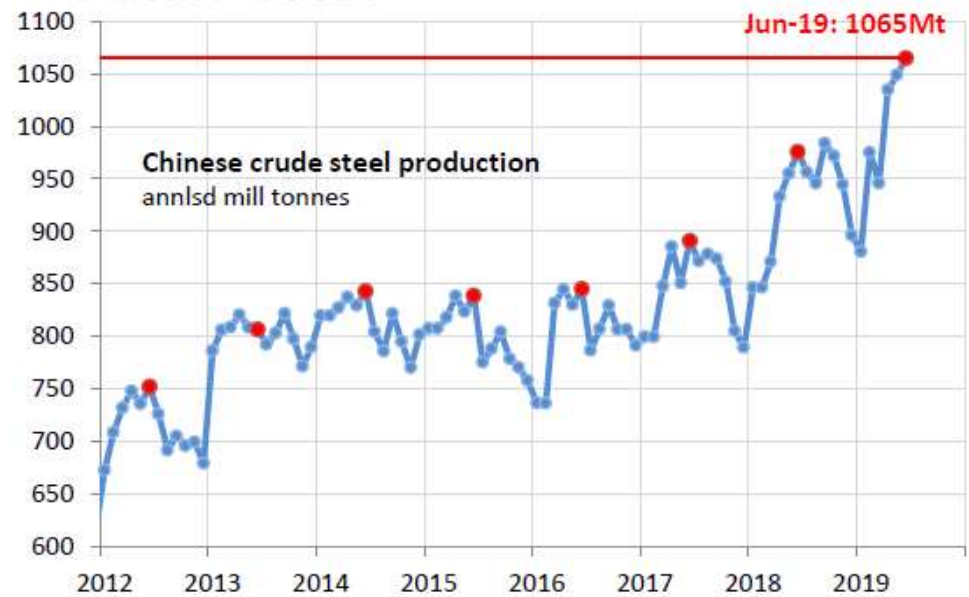
年份	小靈便型						超靈便型									
	長期 (一年以上)			短期		總計			長期 (一年以上)			短期		總計		
	貨船 日數	日均租金 損益 基準	現金 基準	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均租金 損益 基準	現金 基準	貨船 日數	日均租金 損益 基準	現金 基準	貨船 日數	日均 租金	貨船 日數	日均租金 損益 基準	現金 基準
2019年 下半年	3,620	10,080	10,100	740	9,100	4,360	9,910	9,930	1,360	11,770	12,400	1,440	10,680	2,800	11,210	11,520
2020年	4,690	10,270	10,460	-	-	4,690	10,270	10,460	1,970	11,780	12,750	60	11,260	2,030	11,760	12,710
2021年	3,460	10,160	10,310	-	-	3,460	10,160	10,310	960	11,420	12,220	-	-	960	11,420	12,220
2022年	2,720	9,830	10,110	-	-	2,720	9,830	10,110	470	11,150	12,280	-	-	470	11,150	12,280
2023年	1,830	10,520	10,780	-	-	1,830	10,520	10,780	-	-	-	-	-	-	-	-
2024年+	1,510	10,740	11,320	-	-	1,510	10,740	11,320	-	-	-	-	-	-	-	-
總計	17,830			740		18,570			4,760			1,500		6,260		

## 附錄： 貿易戰帶來的負面因素對比中國刺激措施帶來的正面因素

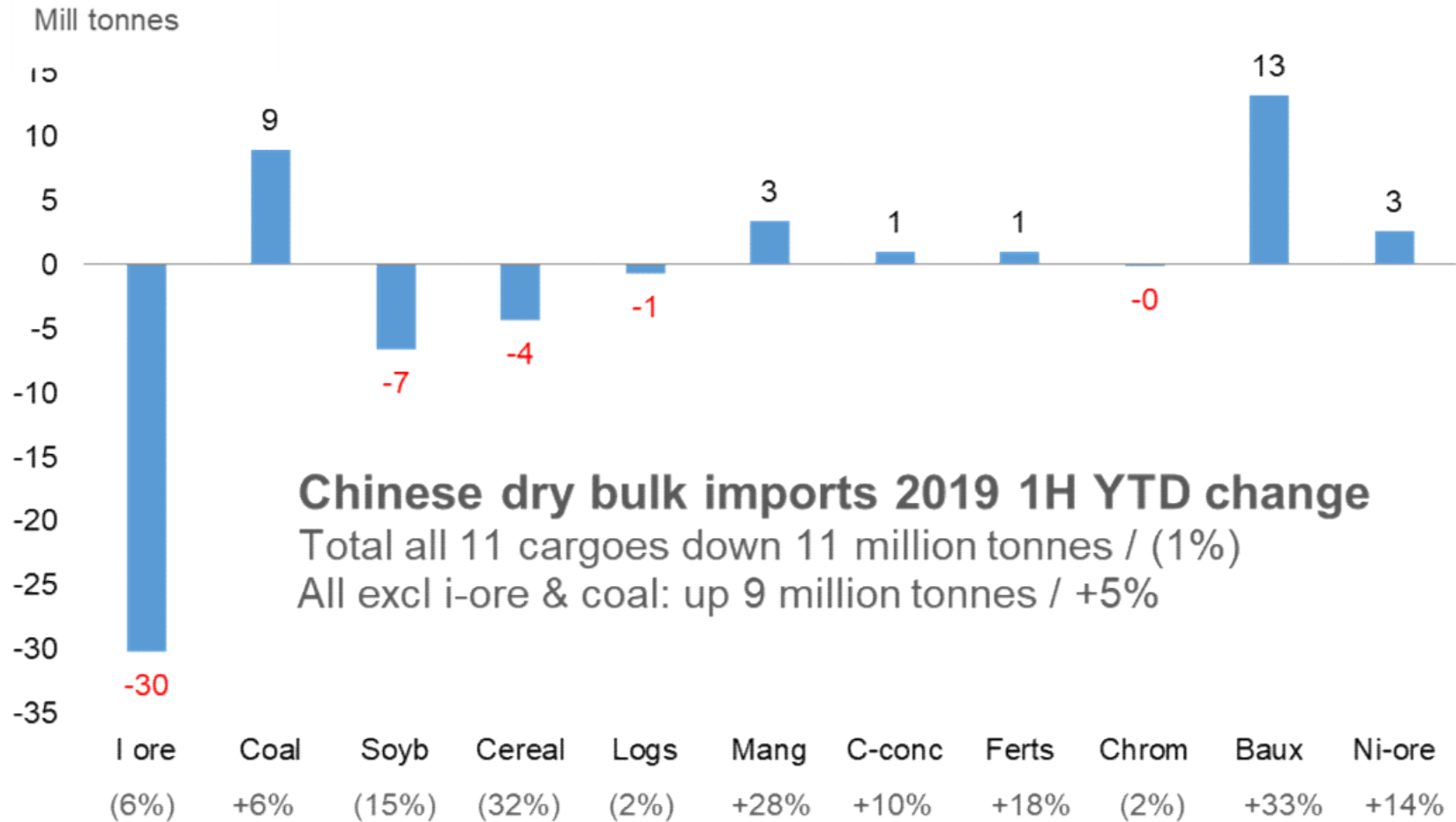
10月至1月期間極少大豆由美國出口至中國



中國鋼材生產量為有紀錄新高



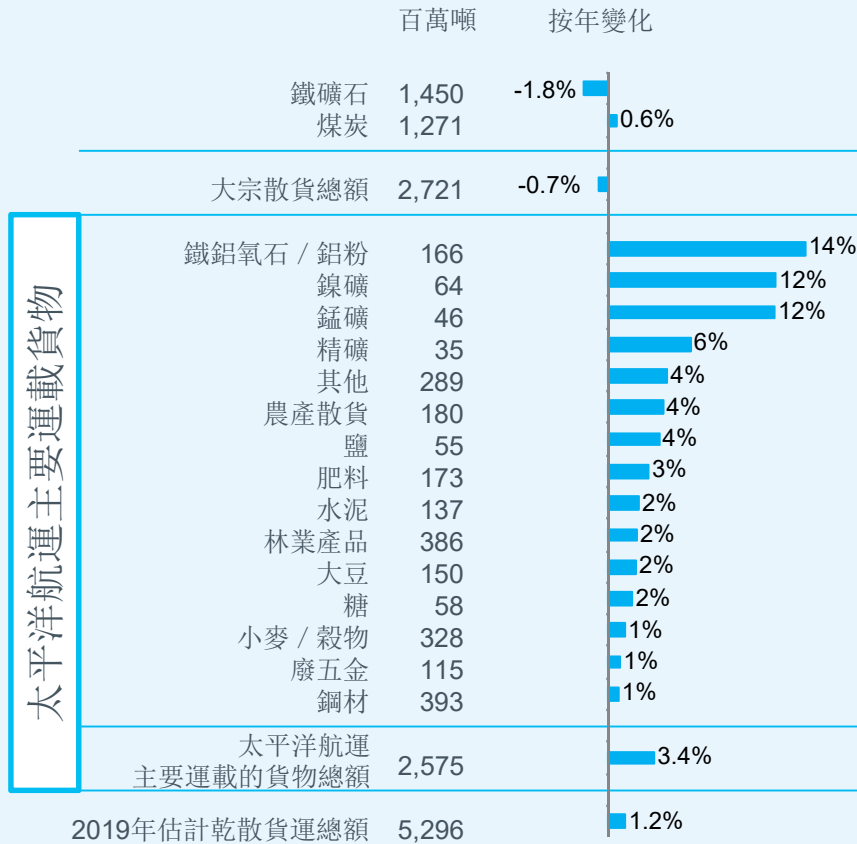
附錄：  
2019年年度至今的中國乾散貨進口量





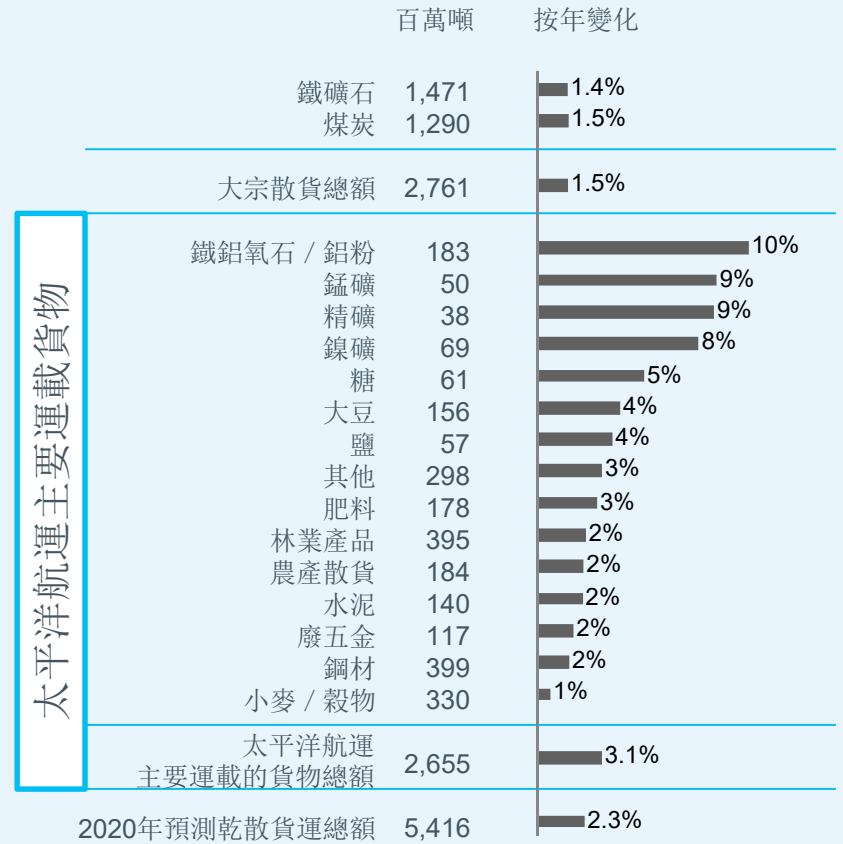
# 附錄： 2019年乾散貨需求及2020年的預測

### 2019年估計乾散貨貿易量



(航距需求增長 = 1.3%)

### 2020年預測乾散貨貿易量



(航距需求增長 = 3.1%)

資料來源: Clarksons Research, 於2019年6月的數據



### 乾散貨運前景 中期內的可能市場因素

#### 機會

- 中國在經濟刺激措施下，行業增長及基礎設施投資持續強勁，及在其他新興市場帶動下，均有助乾散貨運需求上升
- 中美貿易緊張關係緩解，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開發轉至進口
- 中期內各分部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
- 貨船因於2020年前安裝硫淨化器以符合國際海事組織的硫排放上限及使用較昂貴的低硫燃料而減慢航行速度，有助減少供應
- 巴西及美國出口近期中斷情況緩和，可改善鐵礦石及穀物出口情況

#### 威脅

- 全球經濟增長放緩(尤其是中國)影響乾散貨商品貿易
- 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
- 貿易爭議惡化，影響全球國內生產總值增長及市場情緒並削弱乾散貨船需求
- 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
- 燃油價格長期處於低位導致貨船提高航行速度，令供應及排放增加
- 非洲豬瘟或進一步影響中國對進口大豆的需求



# 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)