



Pacific Basin

2018年第一季度交易活動公告



2018年4月12日

摘要



2018年第一季度交易活動公告

- 小靈便型及超靈便型乾散貨船貨運指數年初至今的走勢跟以往相若，於2018年初出現短暫的季節性下跌，其後於農曆年後回升，由於供求平衡持續改善，指數水平明顯較高
- 於18年1月，我們已獲交付於2017年8月時承諾購買的五艘貨船中的最後一艘貨船，令營運中的自有船隊數目增至106艘。連同租賃貨船，我們於期內合共營運平均228艘貨船
- 儘管我們的自有船隊擴大，但由於中國鋼鐵出口量下跌，故我們減少租入短期租賃貨船，因此我們於期內的運力與去年同期大致相若
- 我們自有貨船的比例較高以及其主要成本固定，故我們受惠於自去年起有所改善的市場
- 我們將繼續於價格仍處於有史以來的吸引水平時尋求優質的二手貨船收購機會，進而實現合理的收支平衡水平及縮短投資回報期
- 小宗乾散貨運市場第一季度的改善令人鼓舞，加上所有重要的供應基本因素看來均有所改善，我們對市場持續復甦抱審慎樂觀的態度，儘管當中仍會有些波動

2018年第一季表現及2018年已訂合約

於2018年4月6日之已訂合約

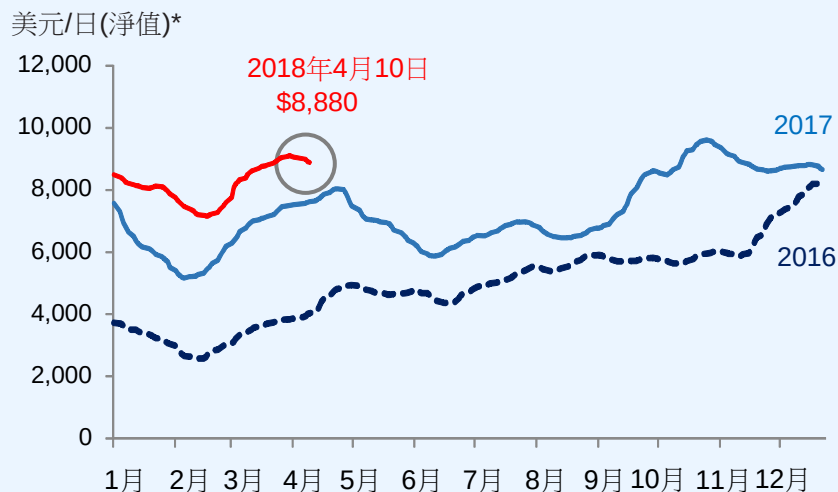
	美元／日	小靈便型	超靈便型	
第一季	市場指數淨租金 小靈便型(BHSI)/超靈便型(BSI)乾散貨船指數	8,070	10,190	較2017年第一季有所改善 小靈便型: +25% / \$1,900 超靈便型: +40% / \$3,220
	太平洋航運日均淨租金收入	9,360	11,250	
	太平洋航運優於市場表現	16% / 1,290	10% / 1,060	
第二至四季	太平洋航運已訂約日均淨租金收入	9,710	11,490	
	餘下三季已訂租約比率	44%	66%	
全年	太平洋航運已訂約日均淨租金收入	9,540	11,370	較2017全年租金(實際)改善: 小靈便型: +15% / \$1,220 超靈便型: +18% / \$1,760
	已訂約收租日比率	61%	79%	



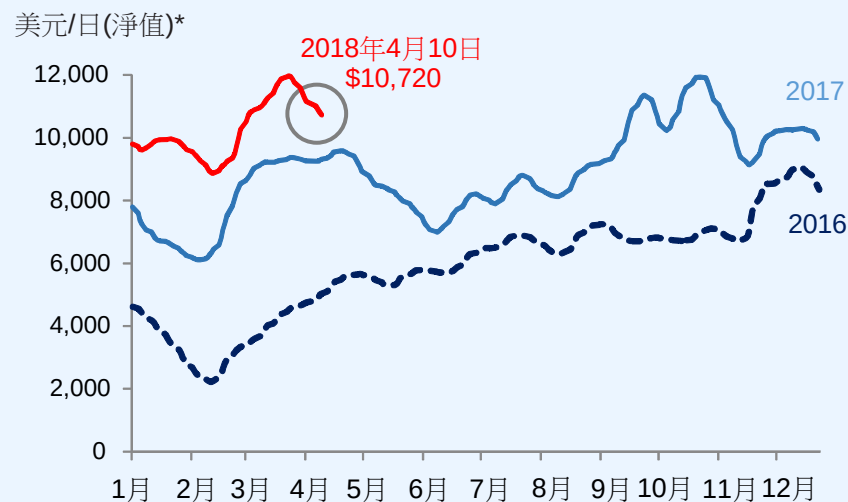
市場概覽

貨運市場持續復甦

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 #



- 2018年年初至今的走勢跟去年相若，但指數水平明顯較高
- 第一季度乾散貨運需求上揚的部份原因是由於中國於一月至二月期間，對乾散貨運商品的進口量錄得9%的強勁增長，當中的小宗散貨按年增長約17%
- 於太平洋地區，合適貨船供應短缺及市場對澳洲及紐西蘭精礦及木材的需求持續復甦，亦是支持市場貨運租金上升的另一個原因
- 於大西洋地區，巴西及阿根廷農業散貨於第一季度出口量按年雖大幅增長，但部份被美國出口量轉弱所抵銷

*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4月10日的數據

2018年第一季度交易活動公告

5

近期貿易開徵關稅帶來的影響

近期採取貿易保護主義的措施



美國對來自若干國家的鋼材及鋁材開徵進口關稅



中國所公布相對應報復措施



美國建議對中國徵收進一步關稅，涉及金額達1,000億美元貨物，作為對指稱的不公平貿易手法及未獲授權的知識產權轉讓之報復行動



中國即時宣布計劃對美國大豆及其他農產品等進口貨物徵收報復性關稅

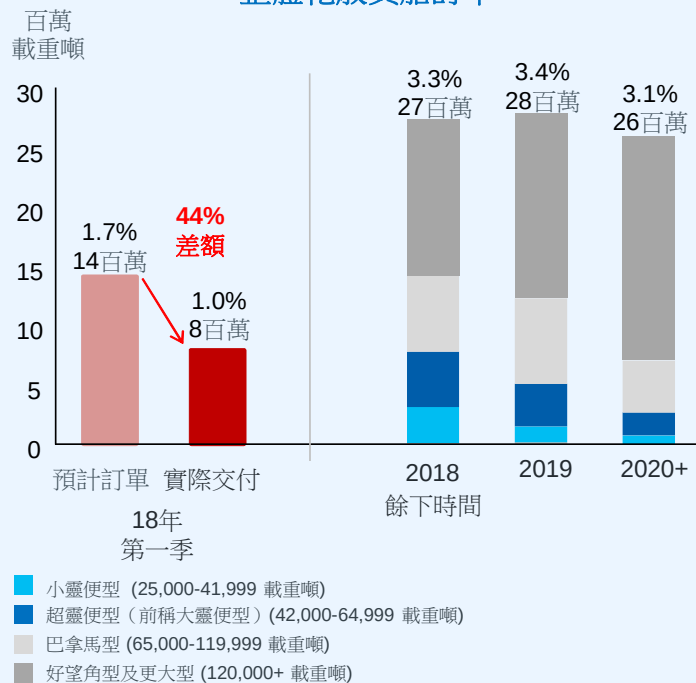
對乾散貨運行業及太平洋航運造成的影響

- 措施已生效但對我們的影響有限
受該等保護措施影響的乾散貨物僅佔太平洋航運所從事貿易活動的少部份，而我們預期該等措施不會對整體乾散貨市場造成重大影響
- 行動會對貨運量造成影響，並已於市場產生了一些負面情緒
中國開徵關稅的時間及程度將視乎美國仍在進行冗長的公眾諮詢之最終關稅措施
- 數點需要注意的事項：
 - 美國於2017年出口至中國的大豆數量僅佔乾散貨海運總貿易的0.6%
 - 該類大豆多利用巴拿馬型及卡姆薩型貨船運載
 - 雙方目前仍未就該等關稅設定實施日期
 - 美國大豆出口旺季在第四季度才開始，對中期交易量影響有限
 - 雖然中國的買家仍然十分依賴從美國進口大豆，但中國將會繼續向巴西採購更多大豆

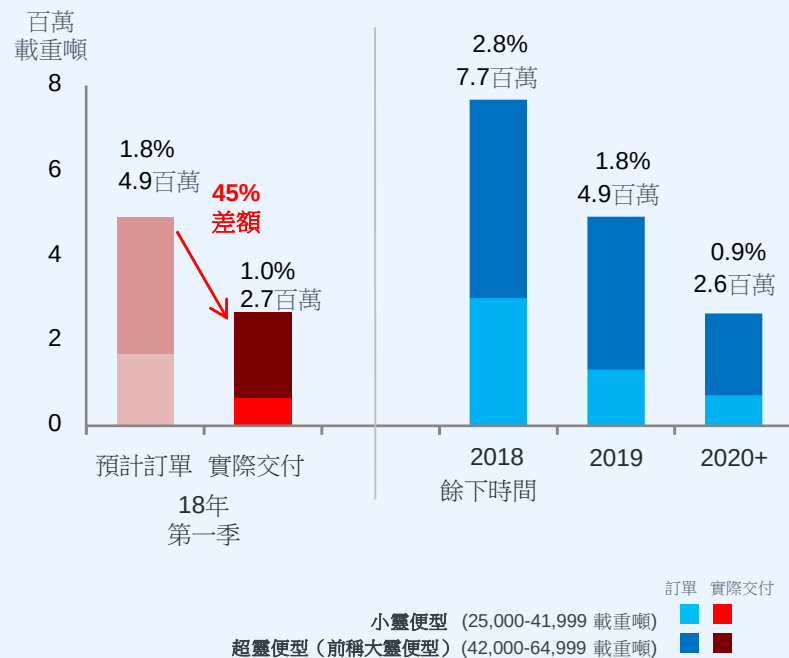
我們相信該等保護措施將會對乾散貨貿易造成影響，但有關影響大部份會被乾散貨供應的正面基本因素及全球乾散貨貿易整體增長所抵銷

小靈便型及超靈便型貨船預計訂單處於歷史低位

整體乾散貨船訂單



合併小靈便型及超靈便型乾散貨船訂單



- 全球乾散貨運力增長減慢是第一季度貨運市場上揚的主要原因
- 合併小靈便型及超靈便型乾散貨船訂單減少至5.5%，為自1990年以來的最低位
- 2019年以後的小靈便型及超靈便型乾散貨船訂單大幅減少

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	2018年至今報廢量佔 於2018年4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)	6.2%	10	11%	17%	0.6%	較低訂單 數目 較多 老舊貨船
 超靈便型 – 195百萬載重噸 (42,000-64,999載重噸)	5.2%	9	7%	15%	0.4%	
 巴拿馬型 – 219百萬載重噸 (65,000-119,999載重噸)	8.2%	9	6%	17%	0.3%	
 好望角型及更大型貨船 – 312百萬載重噸 (120,000+載重噸)	15.3%	8	6%	12%	1.4%	
乾散貨船總量 – 824百萬載重噸 (10,000以上載重噸)	9.9%	10	7%	15%	0.8%	

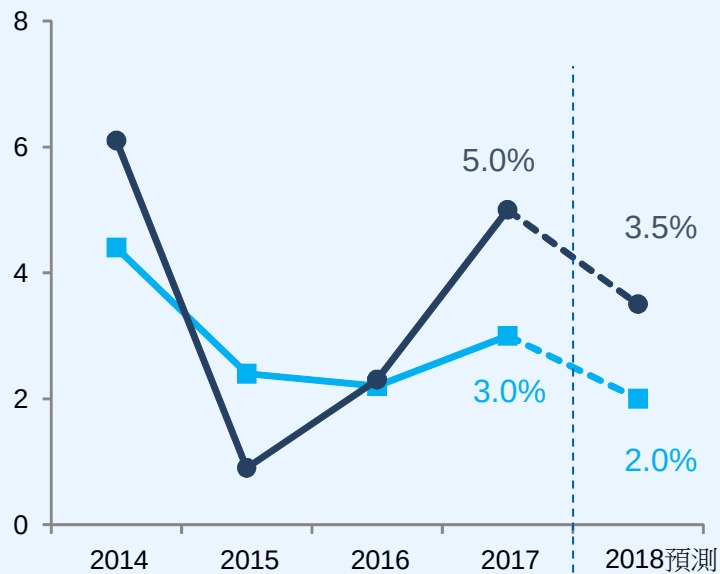
我們現將大靈便型、超靈便型及超大靈便型乾散貨船分部普遍概括為「超靈便型」，並以42,000 載重噸作為小靈便型及超靈便型的分嶺

資料來源：Clarksons Research，於2018年4月1日的數據 2018年第一季度交易活動公告

乾散貨船供應及需求前景理想

乾散貨船供應及需求

按年變化(%)

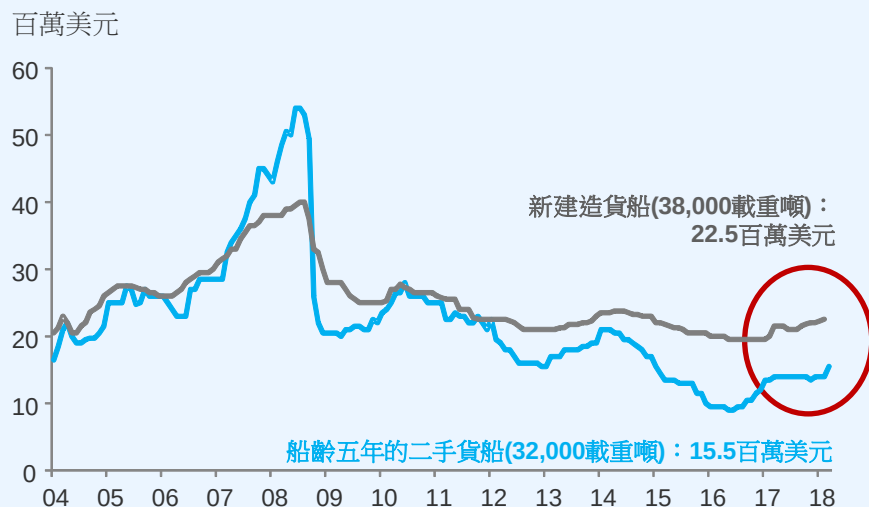


- 噸位航距需求增長(%)
- 船隊淨增長(%)，(交付扣除報廢)

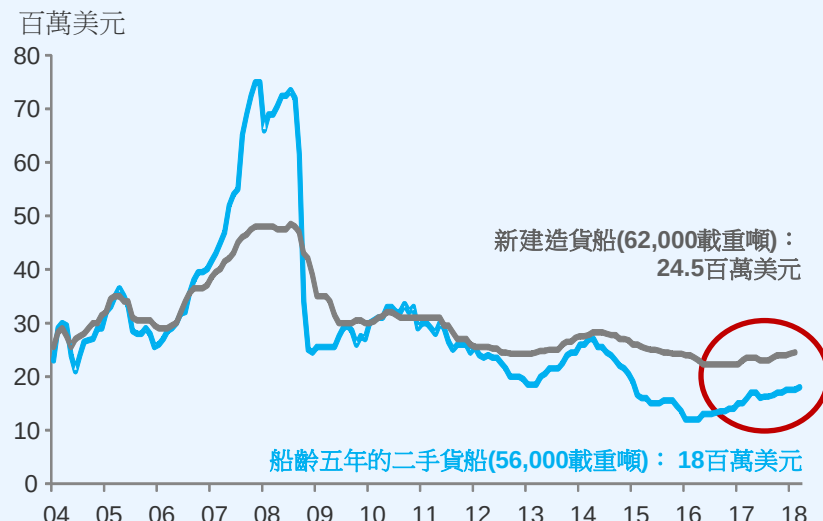
- 需求增長較供應為多
- 造船廠於2018年及2019年逐步減少交付新建造貨船
- Clarksons Research 預計2018年：
噸位航距需求增長為3.5%及
船隊淨增長為2.0%
(3.2%交付扣除1.2%報廢)
- 與2017年的38百萬噸相比，預期2018年
實際新建造貨船交付量約為26百萬噸

貨運市場改善支持貨船價值上升

小靈便型乾散貨船價值



超靈便型乾散貨船價值



- 貨運市場狀況改善提升了新建造貨船及二手貨船的價格
- 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

展望及策略



具競爭力的自有貨船收支平衡水平

小靈便型

超靈便型

2018年年初至今
太平洋航運日均租金收入*
9,540美元／日

2017年太平洋航運日均租金收入
8,320美元／日

收支平衡水平
≈ 8,300美元／日

\$840

\$810

\$2,820

\$3,850

一般及行政
管理開支

財務開支

折舊

營運開支

80艘小靈便型貨船

2018年年初至今
太平洋航運日均租金收入*
11,370美元／日

2017年太平洋航運日均租金收入
9,610美元／日

收支平衡水平
≈ 9,100美元／日

\$840

\$1,170

\$3,260

\$3,780

25艘超靈便型貨船

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

1,850美元

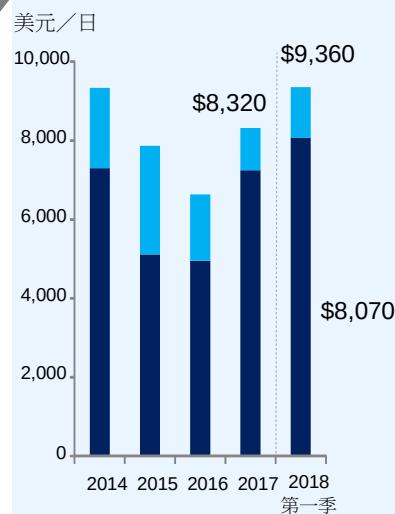
小靈便型日均溢價收入

1,290美元

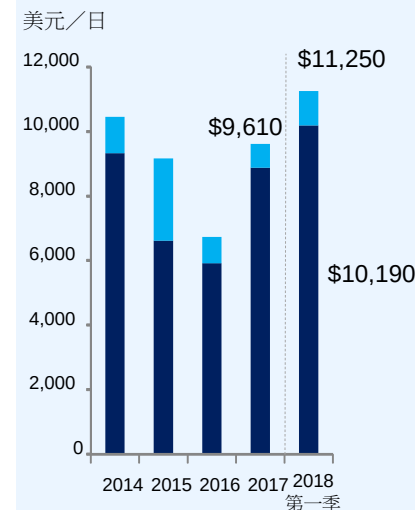
超靈便型日均溢價收入



小靈便型



超靈便型



■ 波罗的海指數 ■ 太平洋航運乾散貨船表現

已就持續逐步復甦的市場作好準備

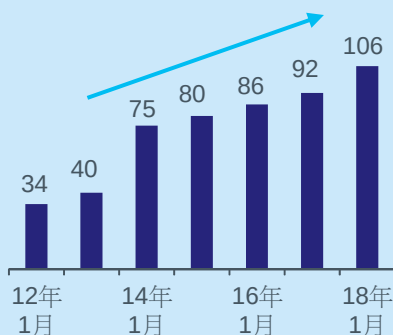
我們的按期租合約
對等基準日均收入(TCE)
較市場表現優勝

過去5年平均溢價¹：

1,850美元／日
小靈便型乾散貨船
TCE日均收入

1,290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



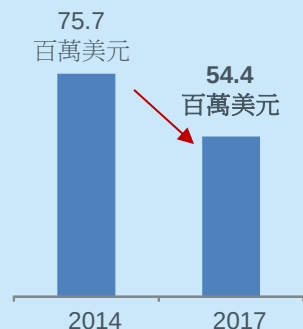
自有貨船收支平衡水平
包括一般行政及管理開支

8,300美元／日
小靈便型²

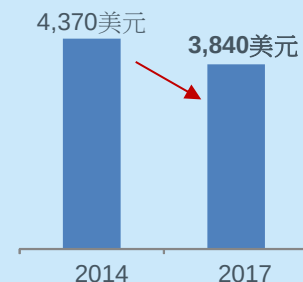
9,100美元／日
超靈便型³

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⁴

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 太平洋航運截至於2018年4月6日的溢價表現

² 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

³ 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

⁴ 根據現有的船隊數目及承擔



Pacific Basin

展望及策略

展望

- 小宗乾散貨運市場第一季度的改善令人鼓舞，加上所有重要的供應基本因素看來均有所改善
- 中期中可能影響市場的因素：
 - ✚ 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
 - ✚ 更多貿易保護主義、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
- 我們對市場持續復甦抱審慎樂觀的態度，儘管當中仍會有些波動

策略 – 已就持續逐步復甦的市場作好準備

- 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
- 在中期內無意購買新建造貨船，我們將密切留意技術、燃料及法規方面的發展
- 擁有穩健的現金及淨負債比率將有助我們吸引更多商機以擴充業務，並成為可信賴的貨運合作夥伴
- 強健的業務模式、龐大的自有船隊及具競爭力的成本架構，可使我們順利過渡正在復甦的市場，並從中受惠



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

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



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」

www.pacificbasin.com

我們的業務方針及
我們的企業影片



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

330+

岸上員工

3,400+

船員

200+ 小靈便型及超靈便型 乾散貨船



全球最大現代化小靈便型乾散貨船
船東及營運商

2017年乾散貨運總載重量

66.2百萬噸



9,000+ 停泊港口



可靠的合作夥伴，
穩健資產負債表+資產總額

20+ 億美元

500+

主要工業客戶



1,500+

每年航程



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
最高水平的设计

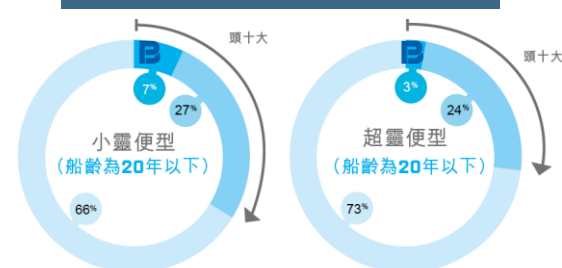


低收支平衡水平及
節省燃料

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

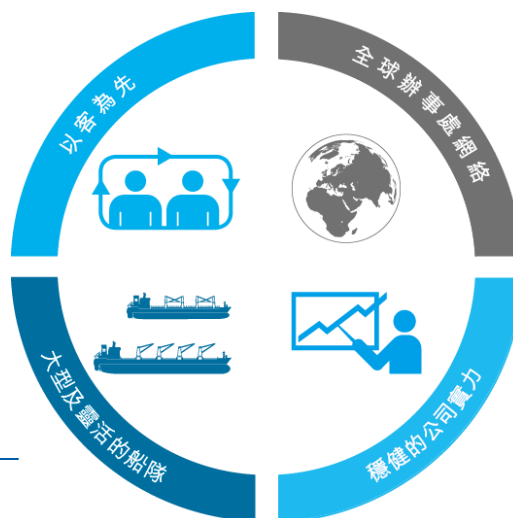
從解決問題出發，向客戶提供合理、迅速及靈活的服务

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

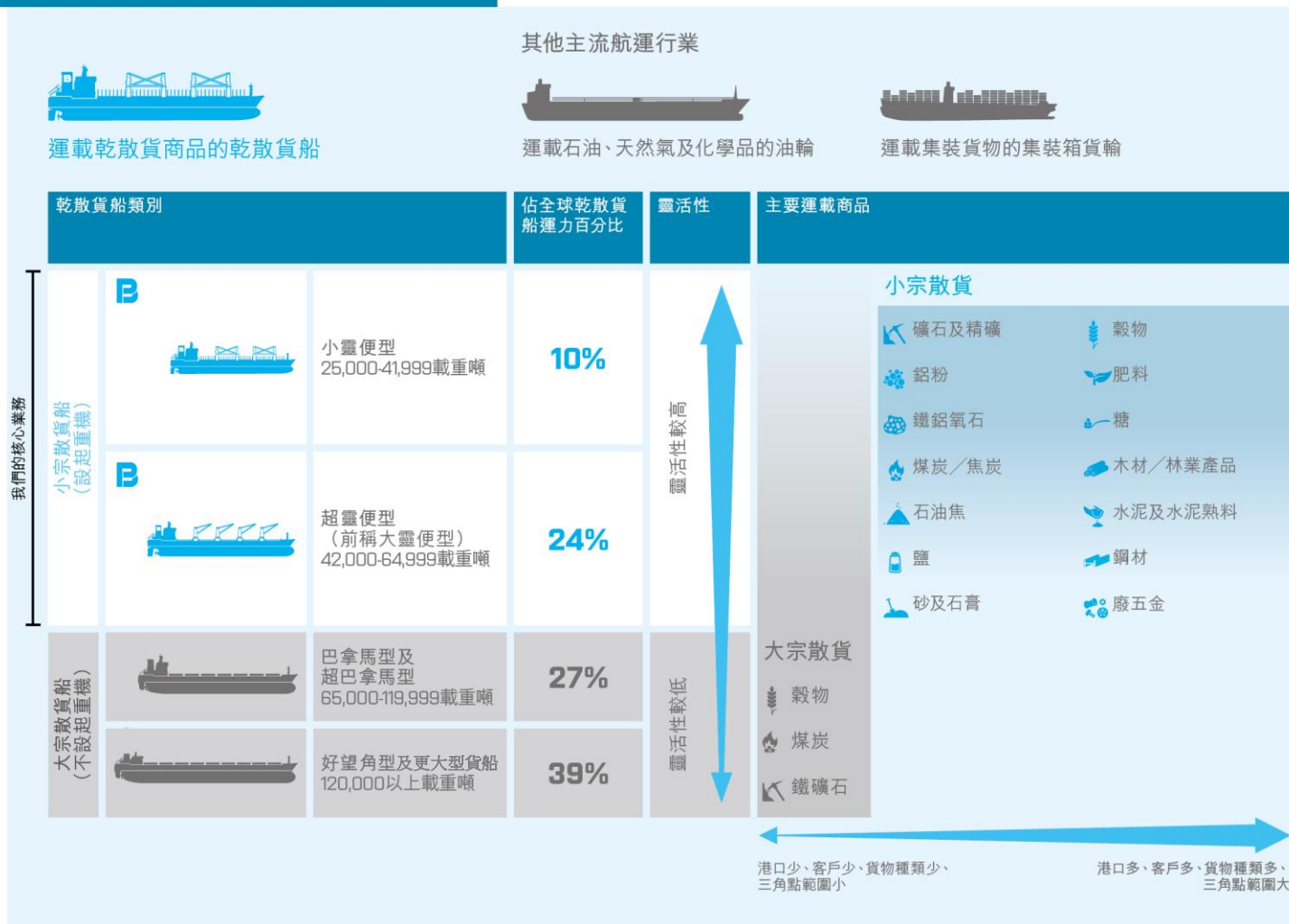
致力達至業內最高水平的內部及對外報告、透明度及企業管理

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

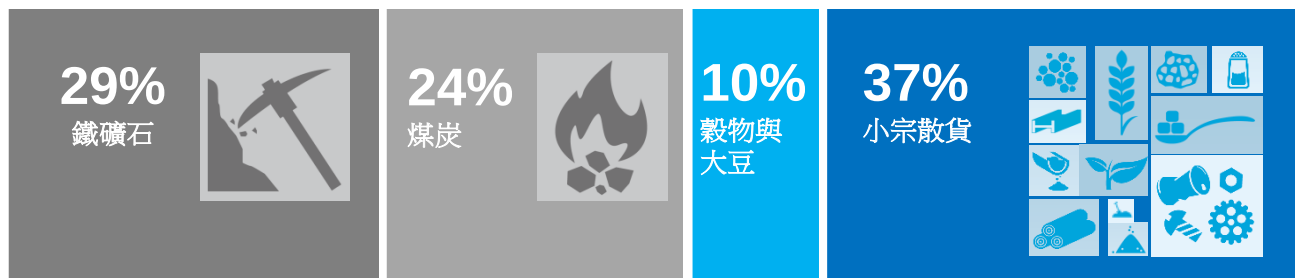
對持份者利益負責，及對良好的企業管治及企業社會責任的承諾

乾散貨運行業



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

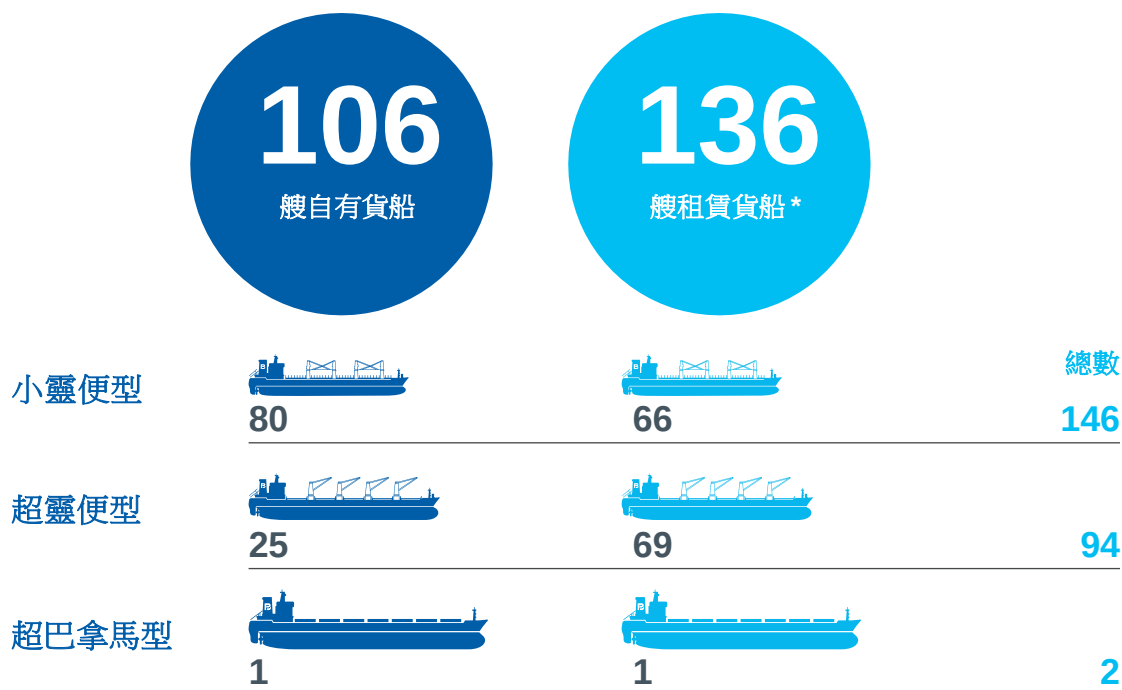
- 多樣化的客戶、貨物以及廣泛的業務覆蓋範圍能夠帶來高僱用率
- 該分部以規模及營運專業能力為重
- 高裝載率促使較高的日均按期租合約對等基準的收入
- 長期的商品需求預期將保持穩定，及歷來小靈便型貨船的增長輕微

附錄： 船隊資料 – 2018年3月31日

太平洋航運乾散貨船數目：242 艘
核心船隊平均船齡：8.2 年

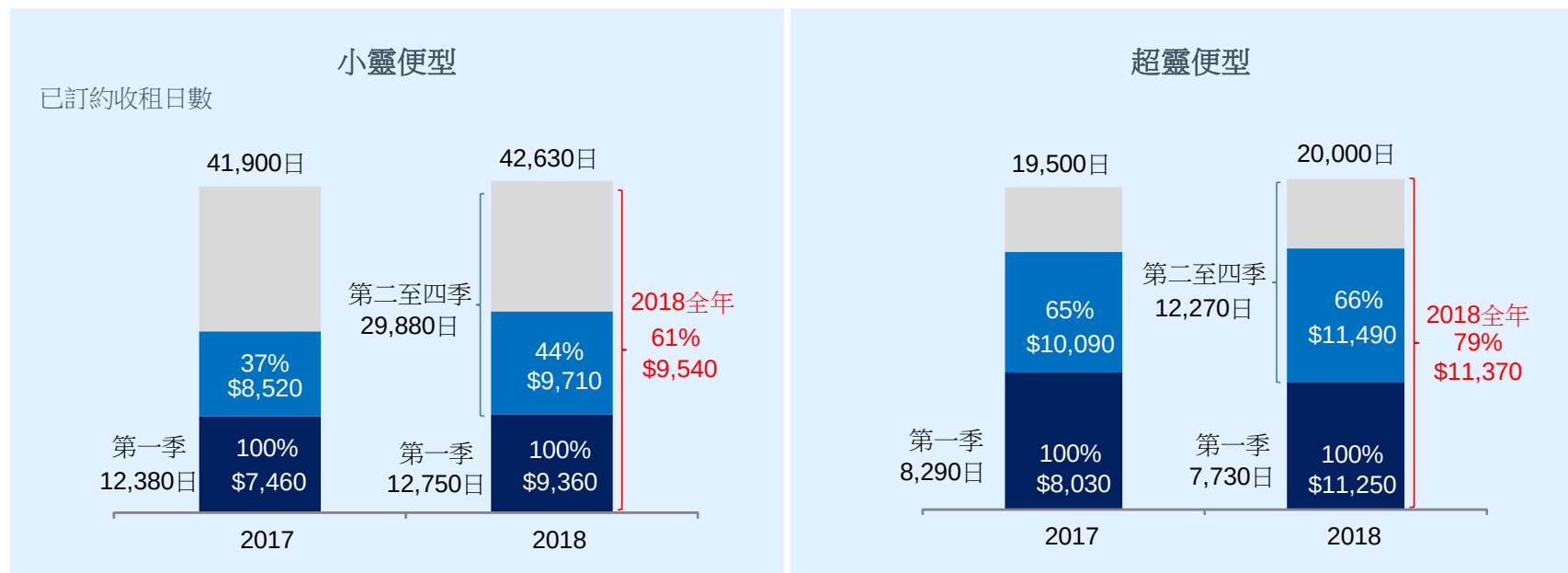
www.pacificbasin.com

客戶 > 我們的船隊



* 於2018年3月營運中乾散貨船的平均數目

附錄： 2018年已訂合約

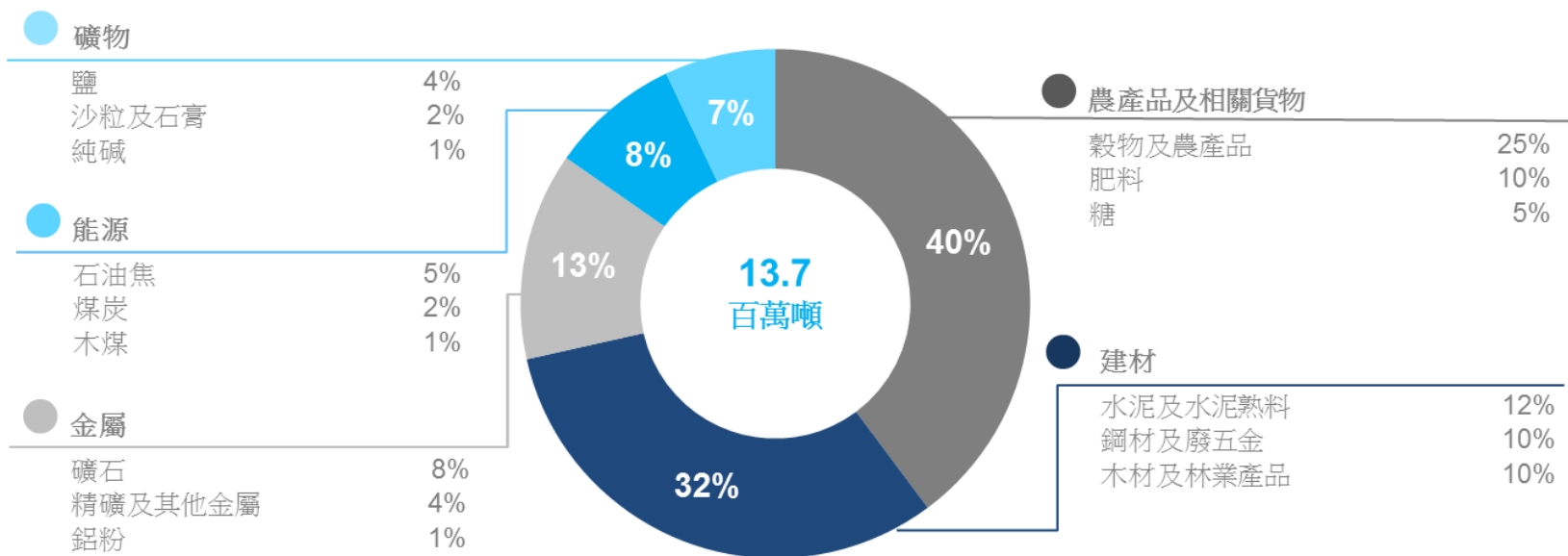


■ 第一季已完成 ■ 第二至四季已訂約 ■ 第二至四季未訂約

美元／日，2018年數據為截至2018年4月6日的數據
2017數據為於2017年4月公布的資料

附錄： 多元化貨物及覆蓋廣泛的客戶群

本集團於2018年第一季乾散貨運量 (1月1日至3月28日)



- 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



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壓艙水處理 — 船舶必須於2019年9月8日後首次入塢時安裝系統	- 國際海事組織(IMO)強制要求所有船隻裝有壓艙水處理系統 - 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	- 安裝壓艙水處理系統會增加船東的資本開支 - 有可能促使更多船隻報廢	- 已揀選合適系統，暫待美國海岸防衛隊的批准 - 相關系統會陸續於2018年至2023年間在我們的自有貨船上安裝
低硫排放的規定 — 於2020年1月生效 	- 除在指定排放控制區的0.1%硫排放上限外，國際海事組織要求所有船隻在2020年排放不多於0.5%硫上限 - 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)	- 低硫燃料相對昂貴 - 增加對低硫燃料的需求 - 減低對高硫燃料的需求 - 減低貨船加快航速的意欲令供求更趨平衡 - 資本開支上升(若選擇安裝硫淨化器) - 船隻設計不確定性可減低訂造新貨船的意欲 - 有可能促使更多船隻報廢 預期很少貨船在2020年已安裝硫淨化器	- 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 - 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)

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

附錄： 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

附錄： 2017全年業績摘要

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
- 我們對市場持續復甦抱審慎樂觀的態度，儘管當中仍會有些波動

* 於12月31日

於12月31日

百萬美元	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） KPI	2.2	(87.7)	
未變現的衍生工具及一次性項目	1.4	1.2	
股東應佔溢利／（虧損）	3.6	(86.5)	
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

附錄： 小靈便型及超靈便型分部均有改善

2017年年報所載資料

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

2018年第一季度交易活動公告

29

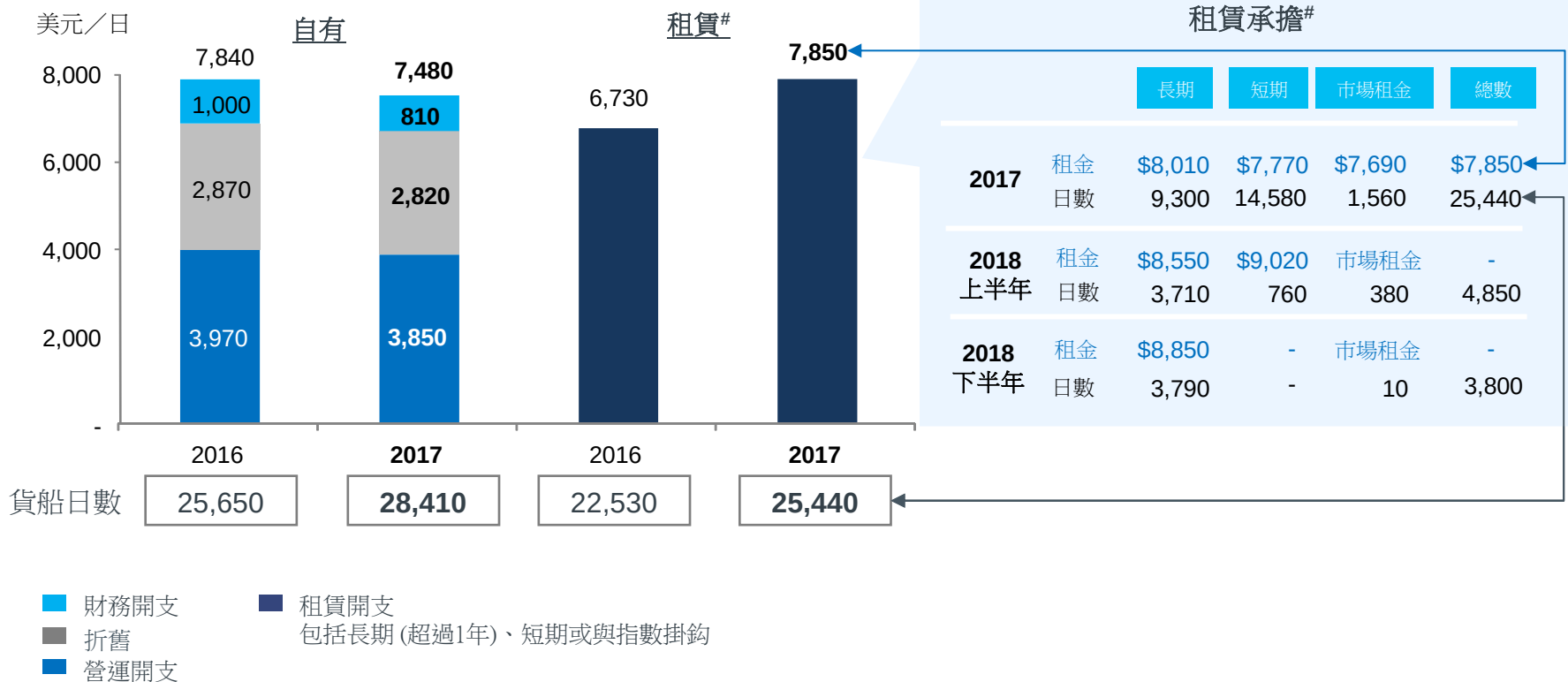
With you for the long haul

附錄： 小靈便型乾散貨船－自有貨船開支減少

於12月31日

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

2017年小靈便型日均貨船開支



* 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

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

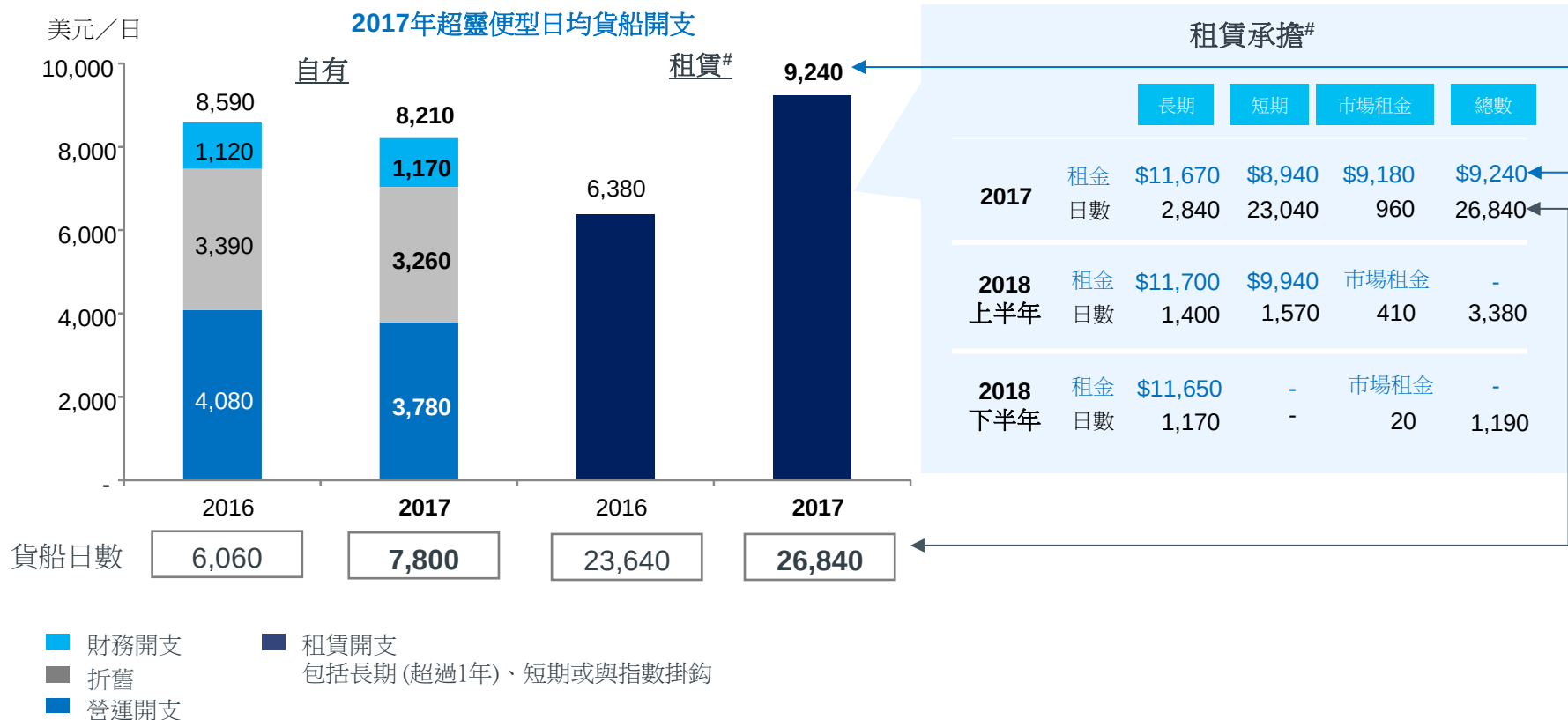
2017年年報所載資料

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

附錄： 穩健的資產負債表及流動資金

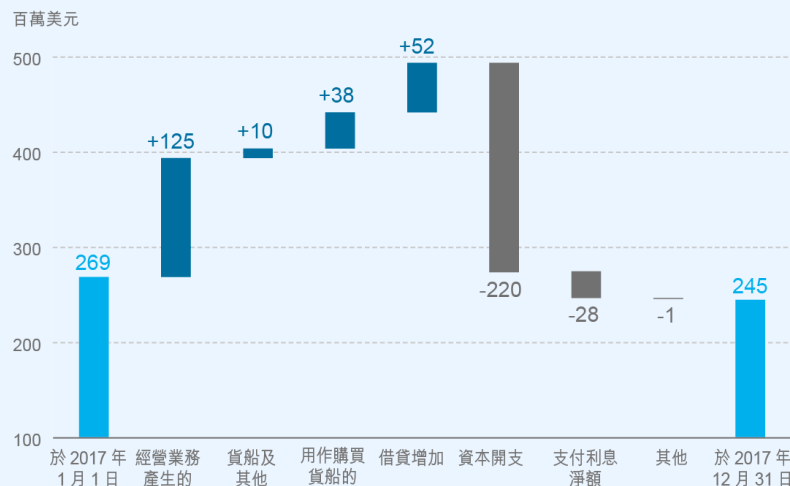
2017年年報所載資料

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 KPI	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%

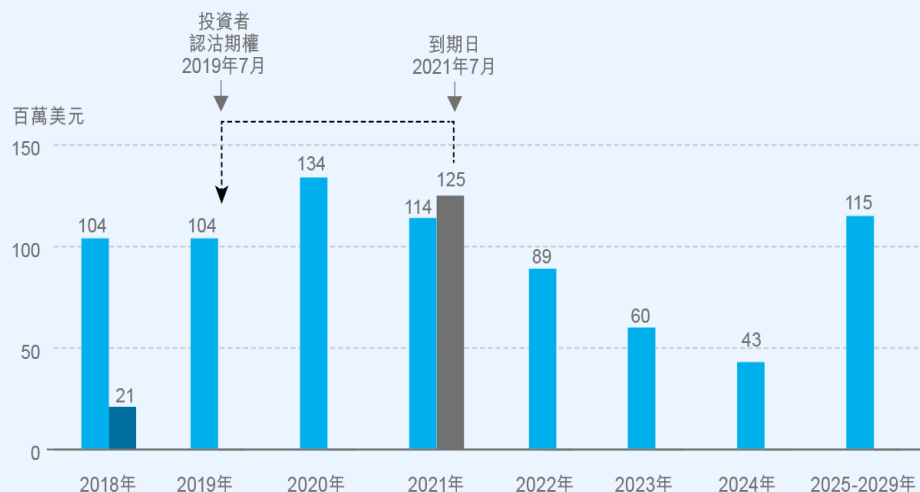
於12月31日

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

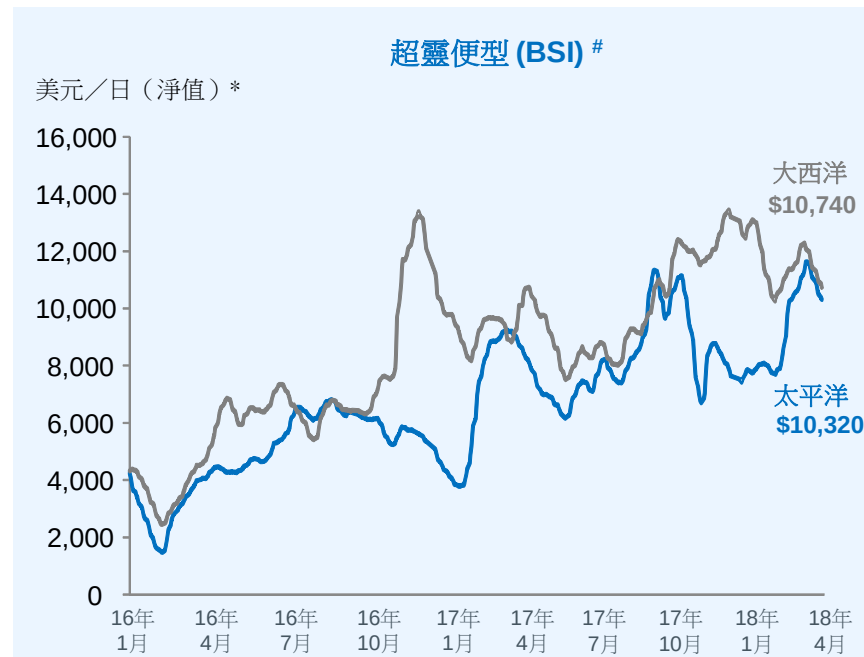
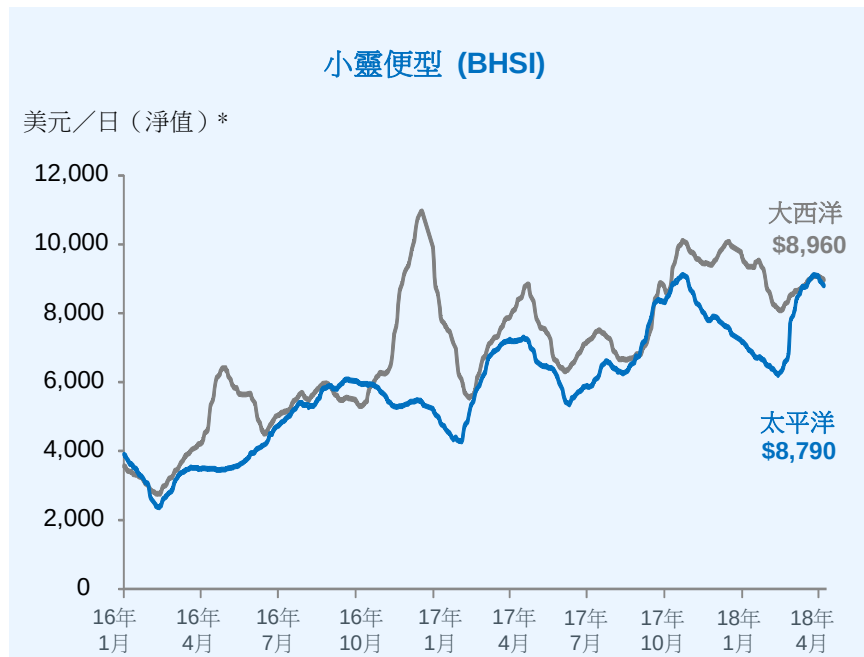
10 艘*
未被抵押的貨船
(約173百萬美元的賬面值)

KPI
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

附錄： 大西洋地區租金表現較太平洋地區優勝



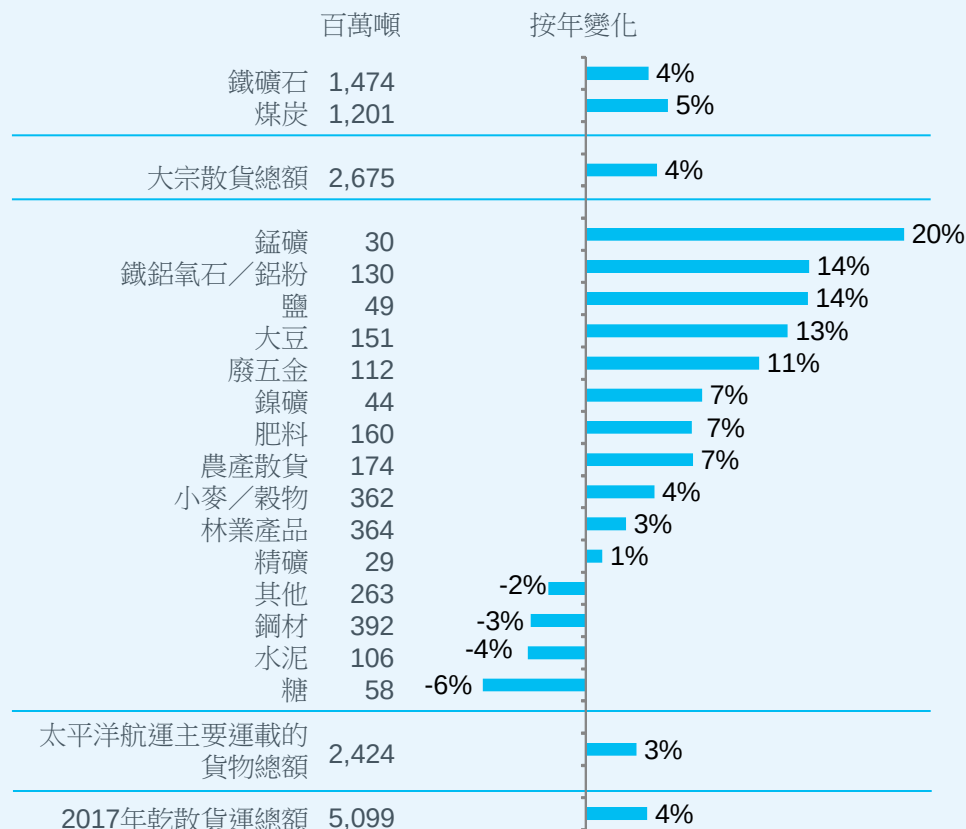
- 受強勁的南美穀物出口量及美國煤炭出口影響，使大西洋地區租金於2017年的表現較太平洋 地區優勝
- 太平洋地區租金於2017年10月升至高位後有所回落，乃因受中國推行的環保政策影響，導致當地的工業活動減少，以及其後農曆新年假期所影響

* 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4月10日的數據

2018年第一季度交易活動公告

34

乾散貨貿易量



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%

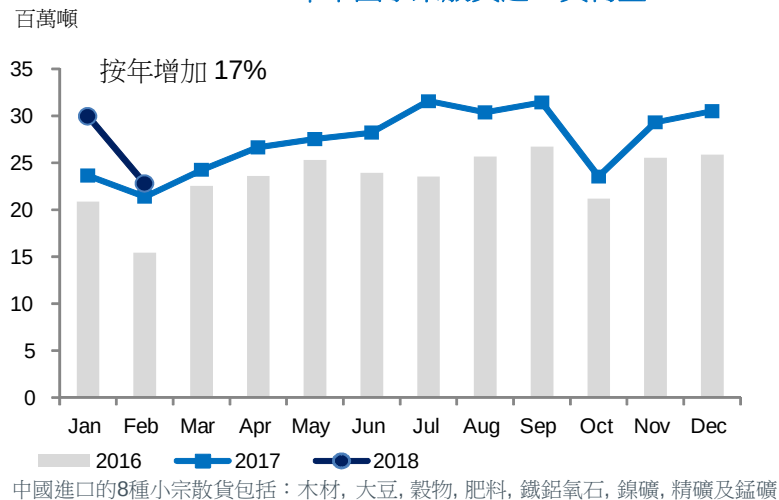
資料來源: 國際貨幣基金組織，於2018年1月11日的數據; Clarksons Research，於2018年2月1日的數據

附錄： 中國大宗及小宗散貨貿易

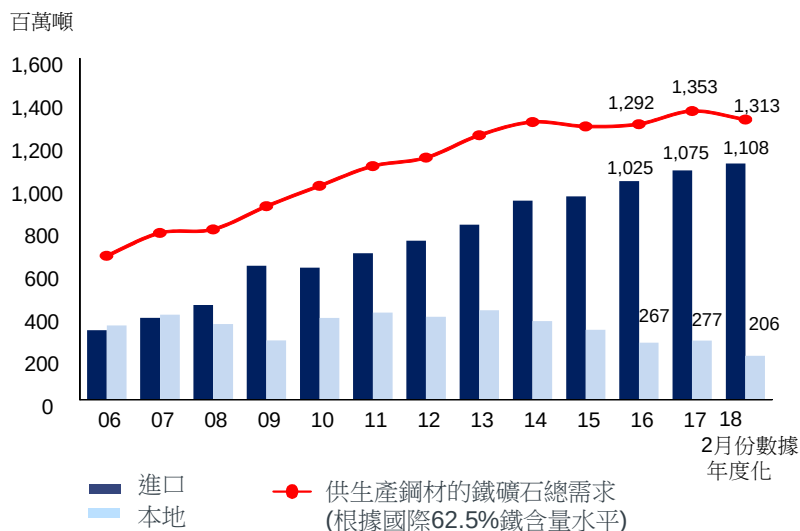
中國煤炭交易量



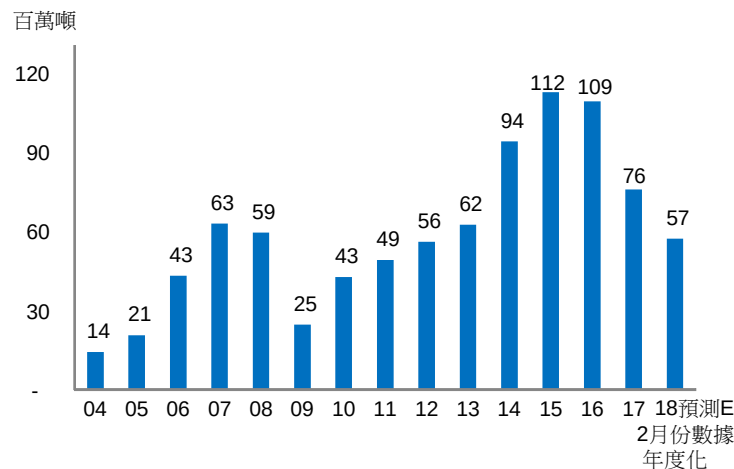
2018年中國小宗散貨進口貨物量



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 2018年第一季度交易活動公告

- 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

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

