



Pacific Basin



2014年第三季度交易活動

我們的小靈便型貨船
正於溫哥華卸下鋼材

2014年10月14日

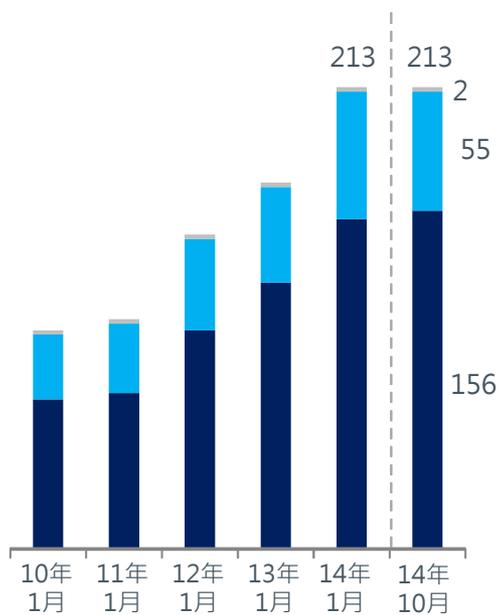
- 乾散貨運市場於第三季持續疲弱，小靈便型乾散貨船市場租金於7月下跌至2009年2月以來最低位
- 我們的第三季度日均租金(淨值)：
 - 小靈便型乾散貨船：14,310收租日的日均租金為8,650美元
 - 大靈便型乾散貨船：5,260收租日的日均租金為9,840美元
- 以上日均租金分別較市場高出46%及17%
- 已就2015年的收租日訂立的貨運合約：
 - 小靈便型乾散貨船：19%已按日均租金11,020美元(淨值)獲訂約
 - 大靈便型乾散貨船：29%已按日均租金12,140美元(淨值)獲訂約
- 已為各種市場發展趨勢作好準備：
 - 於2012及2013年以歷史性的具吸引力的價格將自有船隊擴充一倍
 - 建立強大的貨運系統
 - 嚴格控制營運成本
- 現時營運213艘乾散貨船(80艘為自有)，另外34艘新建造貨船(18艘自有及16艘租賃)將於未來三年加入船隊



太平洋乾散貨船 – 日均租金訂約率

至2014年10月14日的訂約率
貨幣：美元

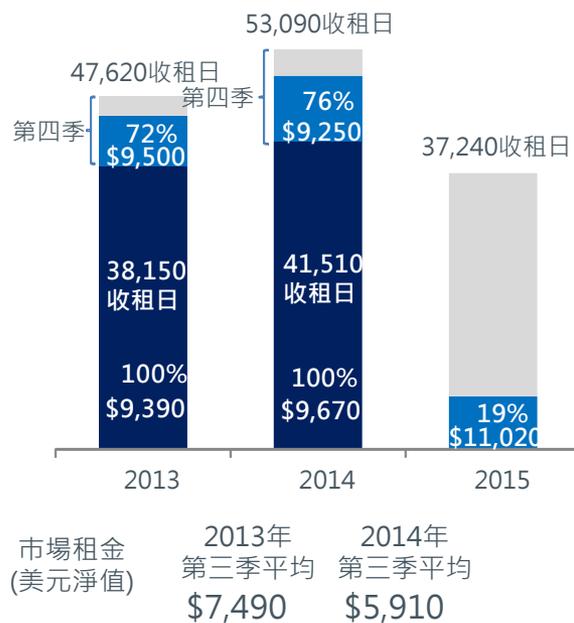
太平洋航運乾散貨船船隊發展 營運中的平均貨船數目



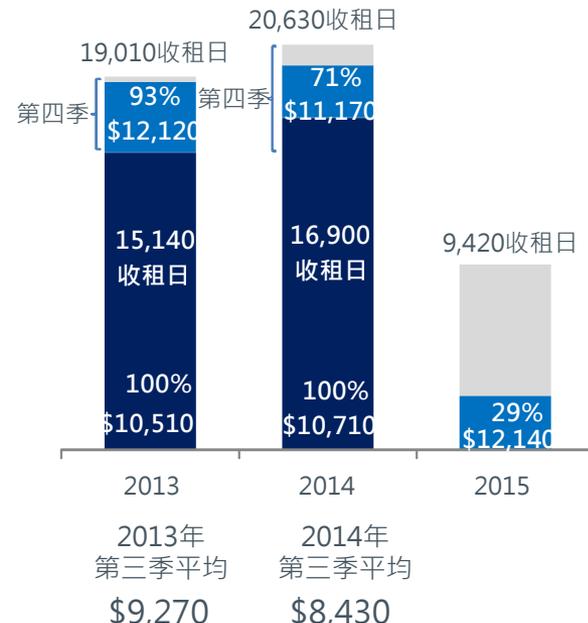
■ 小靈便型
■ 大靈便型
■ 超巴拿馬型

■ 第一至第三季已完成 ■ 已訂約 ■ 未訂約

小靈便型乾散貨船



大靈便型乾散貨船



■ 2014年已訂約日數並不包括租金與指數掛鈎的租入貨船的收租日數

第11及12頁

2014年第三季度交易活動

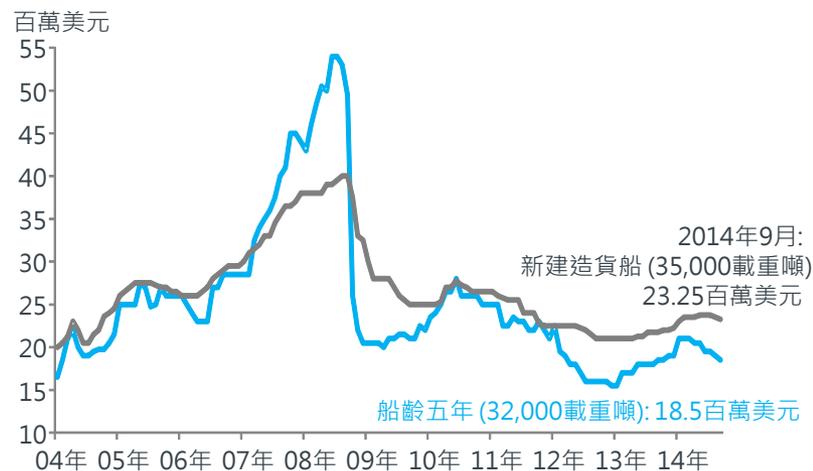
乾散貨運市場概要

- 雖然全球乾散貨船船隊的淨增長下降，乾散貨運市場疲弱仍受以下因素影響：
 - 噸位供應持續過剩
 - 印尼實施長期的鎳礦石及鐵鋁氧石出口禁令
 - 中國的煤炭進口量減少 - 主要由於中國第三季錄得紀錄高位的水力發電量，及受中國國內低價的本地煤炭影響
- 船齡五年的小靈便型乾散貨船現值：18.5百萬美元 (年初至今↓12%)

波羅的海小靈便型(BHSI)及超靈便型(BSI)乾散貨運指數



小靈便型乾散貨船價值

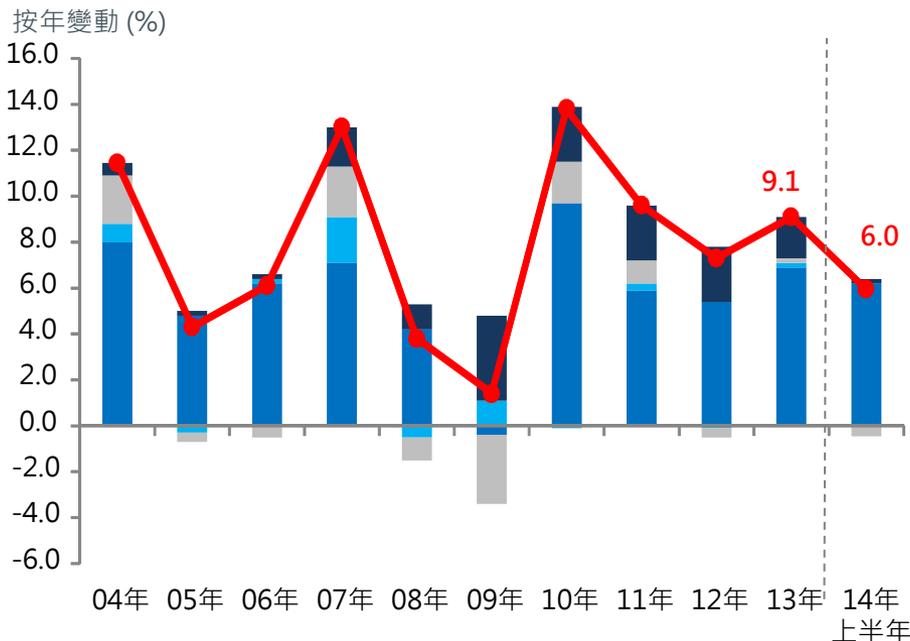


— 波羅的海小靈便型乾散貨船指數(BHSI)
 — 波羅的海超靈便型乾散貨船指數(BSI)

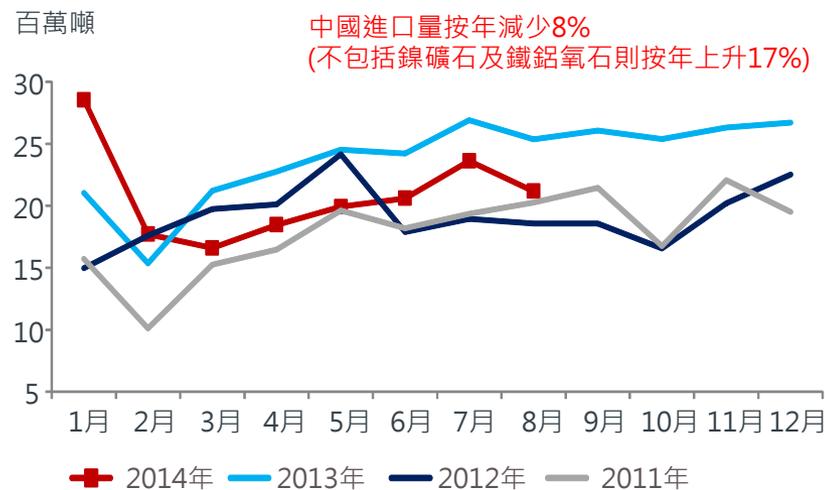
* 美元租金淨值已扣5%佣金
 資料來源：波羅的海交易所、Clarksons

乾散貨運需求

乾散貨運實際需求



2014年中國小宗散貨進口量



此七類商品佔我們貨運量逾三分之一

中國進口的七類小宗散貨包括木材、大豆、肥料、鐵鋁氧石、鎳礦、銅精礦及錳礦

- 全球貨運量
- 港口擠塞影響
- 噸位航距影響
- 中國沿岸貨運、技術性停租及壓艙等影響
- 需求淨增長



- 印尼出口禁令影響全球鎳礦石及鐵鋁氧貿易
- 煤炭價格下降 → 出口商停止以虧損價格出售煤炭 / 內地限制煤炭進口以支持本地煤炭價格
- 內地其他小宗散貨進口量於本年首八個月增長17%(撇除鎳礦石及鐵鋁氧)



- 鐵礦石價格下降 → 內地增加入口及鐵礦商增加出口

資料來源：R.S. Platou、彭博

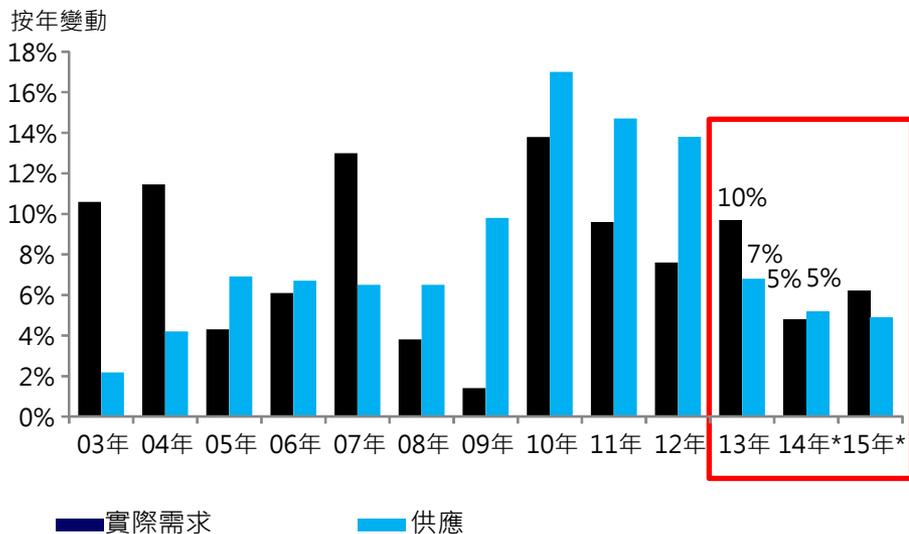
整體乾散貨船隊發展

船隊淨增長(按年)	小靈便型	整體乾散貨船
第三季度	+0.6%	+0.9%
2014年1月至9月	+2.6%	+3.7%

本年至今乾散貨船船隊淨增長：

- 38,000,000噸新增運力
- 部份受12,000,000噸報廢量抵銷

乾散貨供求情況

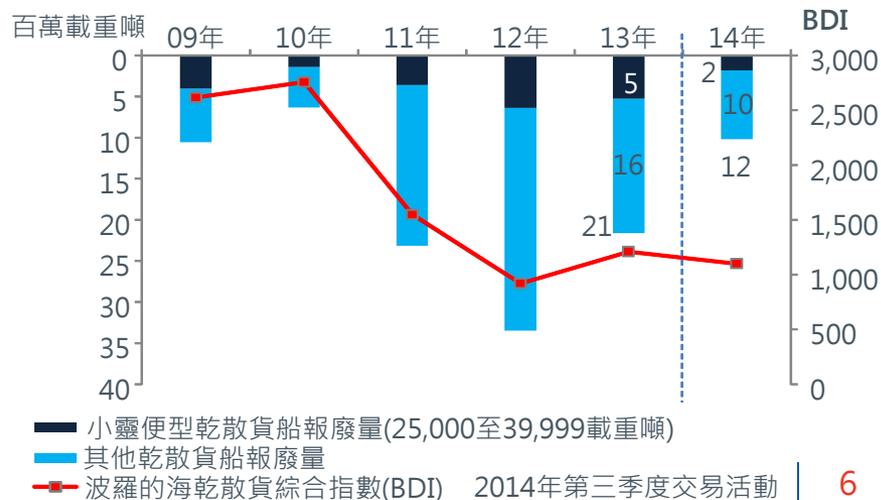


資料來源：R.S. Platou、Clarksons、彭博(數據至2014年10月1日)
* R.S. Platou估計

乾散貨新船合約簽訂情況



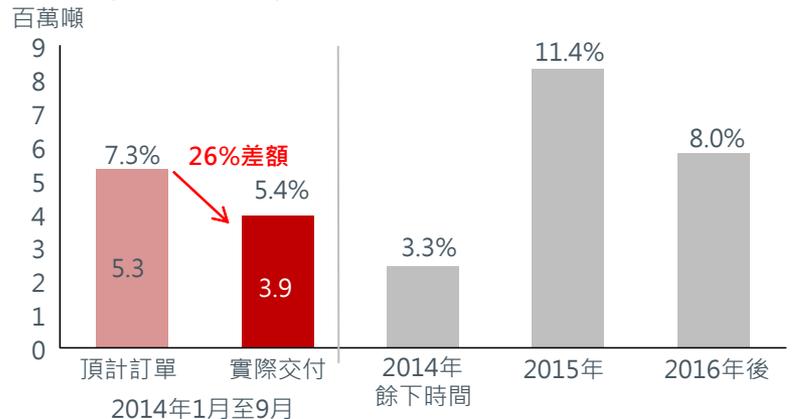
乾散貨船報廢量與波羅的海乾散貨綜合指數(BDI)



乾散貨船訂單

小靈便型乾散貨船訂單

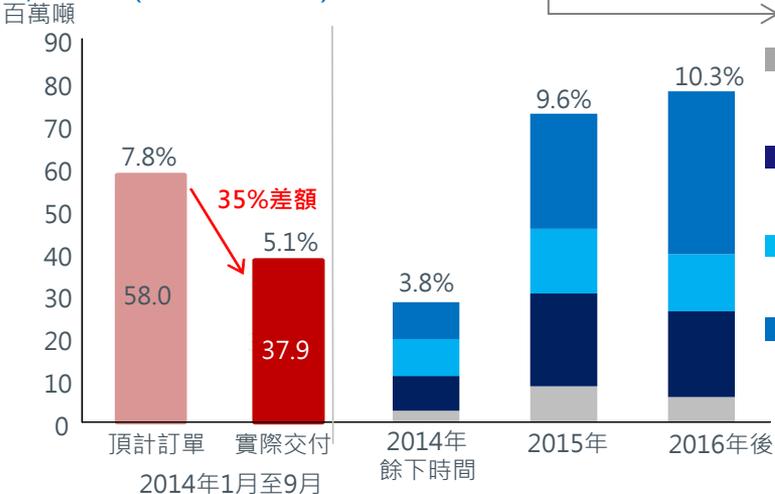
453艘 (16.6百萬噸)



- 乾散貨運疲弱市況致新建造貨船簽訂數目回落至目前的低水平
- 現時小靈便型乾散貨船訂單量：24% (2013年第三季：18%)

整體乾散貨船訂單

2,136艘 (178.1百萬噸)



乾散貨船總量(10,000以上載重噸)

- 小靈便型 (25,000-39,999載重噸)
- 大靈便型 (40,000-64,999載重噸)
- 巴拿馬型 (65,000-119,999載重噸)
- 好望角型 (120,000+載重噸)

訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡25年以上	報廢量佔現有船隊百分比 (按年計算)
24%	9	4%	2%
23%	9	13%	4%
30%	8	5%	2%
18%	8	2%	2%
25%	8	1%	2%

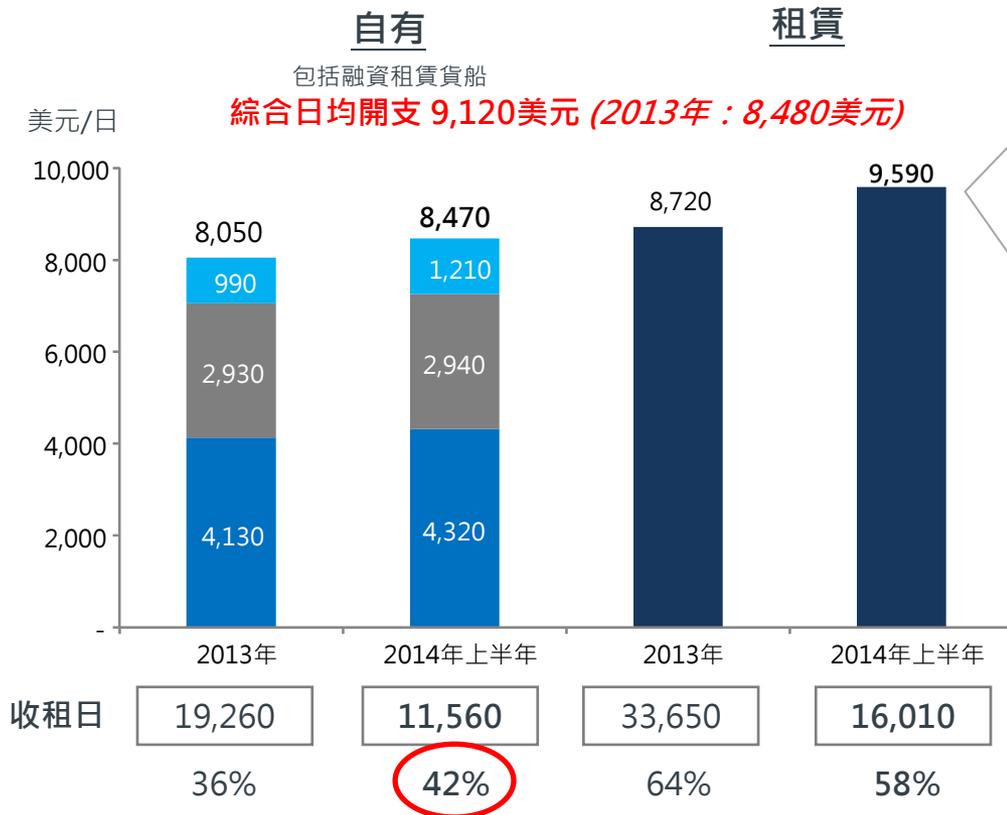
資料來源：Clarksons截至2014年10月1日的數據

2014年第三季度交易活動

日均貨船開支 – 小靈便型乾散貨船

截至2014年6月30日

- 財務開支
- 折舊
- 營運開支
- 租賃開支：短期 / 長期
- 租賃開支：與指數掛鈎

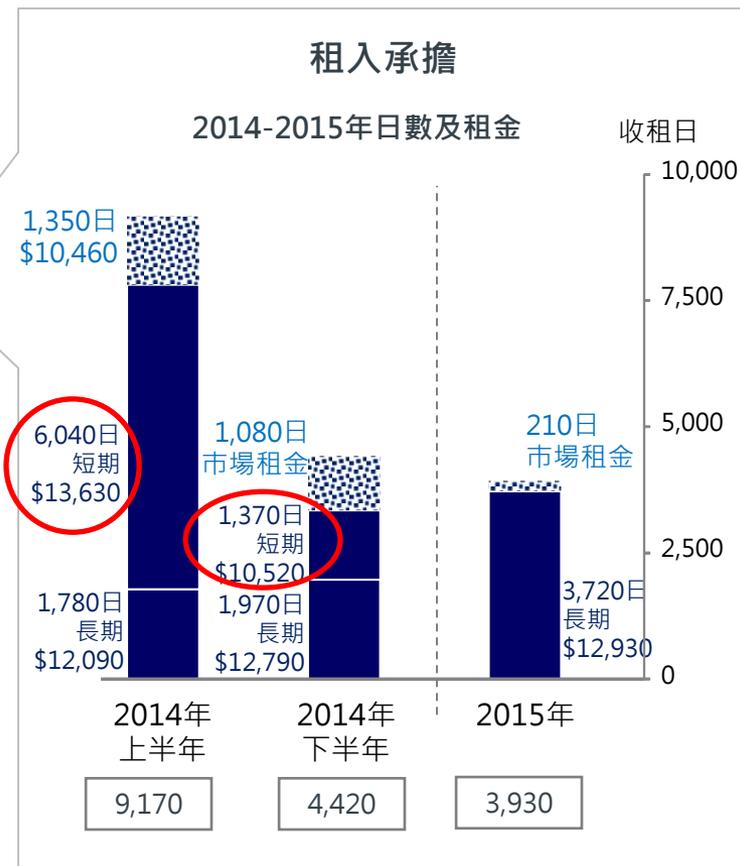
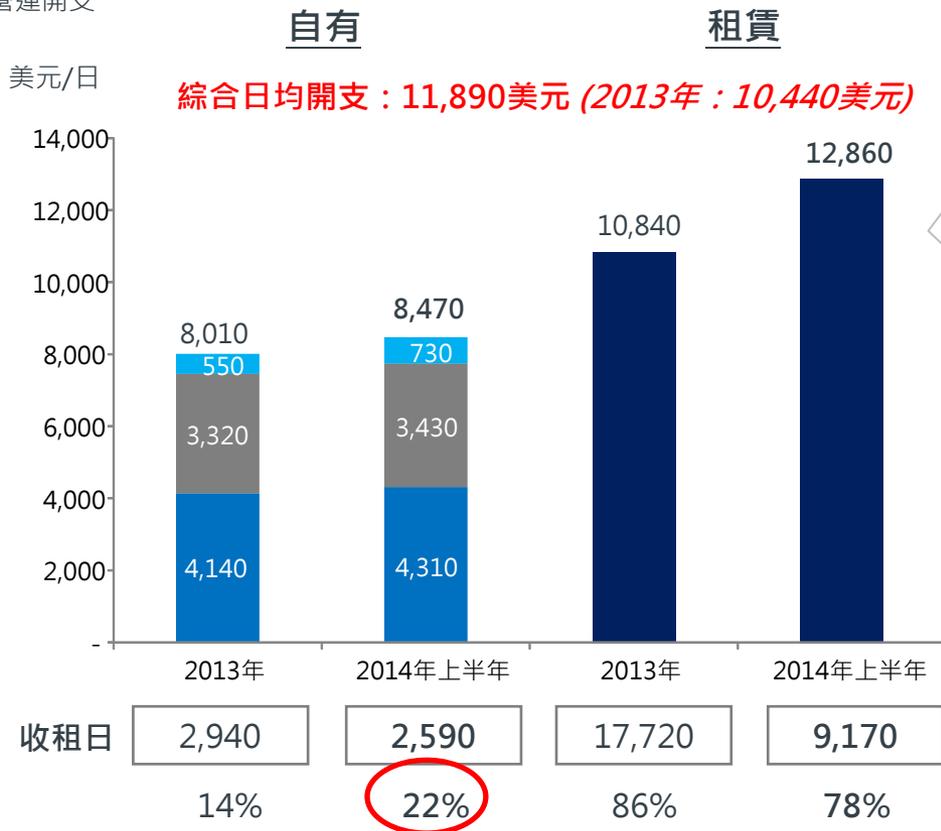


- 除上述開支，直接管理開支每日為620美元 (2013年：每日550美元)
- 租賃開支增長10%，主要受短期及與指數掛鈎開支影響

日均貨船開支 – 大靈便型乾散貨船

截至2014年6月30日

- 財務開支
- 折舊
- 營運開支
- 租賃開支：短期 / 長期
- 租賃開支：與指數掛鈎



- 除上述開支，直接管理開支每日為620美元 (2013年：每日550美元)
- 租賃開支增長19%，主要受2013年底所簽訂的短期租賃租金大幅增長影響

2014 中期業績報告



- 中國對小宗散貨商品的需求仍然強勁
- 外國礦業產能增加及商品價格下降
- 經合組織國家經濟持續復甦及北美洲工業復興
- 船隊溫和增長：2014年至2016年新建造貨船訂單量下降



- 較慢的經濟及工業發展增長，乾散貨進口增長放緩
- 國家自我保護意識增強(如中國實施煤炭進口關稅)對主要貨運貿易造成影響
- 船東對前景樂觀或使報廢量減少及新船預訂量增加
- 乾散貨船因燃料價格下降而提速航行

太平洋航運展望

- 噸位供應持續過剩 + 海運貿易需求不及預期
- 為支持供求兩面取得更健康的平衡，必需保持至少6-7%需求增長，但大程度受中國未來的經濟及工業發展影響
- 為可能出現的市場情況作好準備：
 - 於過去兩年內以歷史性的具吸引力的價格將我們的自有船隊擴充一倍
 - 強大的貨運系統
 - 嚴格控制營運成本



拖船業務表現

- 競爭受石油及天然氣基建項目提供的僱用合約機會減少而加劇
- 港口業務量下降

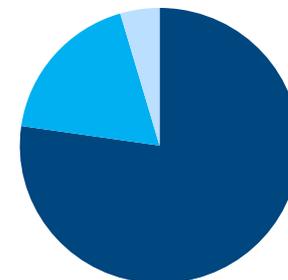
港口拖船業務：

- 取得澳洲兩個港口的專利經營權

離岸拖船業務：

- 把未獲全面僱用的離岸拖船重新調配到中東，並已出售2艘駁船
- 縮減位於紐西蘭及澳洲的離岸拖船業務規模
- 如我們於2014年9月11日所刊發之公告所述，我們的拖船業務客戶Western Desert Resources(WDR)已進入自願管理
 - 我們為WDR項目提供服務的4艘拖船及4艘駁船已全部歸還，目前未獲僱用
 - 如接管人無法為WDR的業務物色買家，我們預計WDR的未付債務約8,900,000美元中約四分之三將可能被撇銷

太平洋船運拖船船隊：44艘
(截至2014年10月)



- 34艘拖船 (31艘自有 + 3艘租賃)
- 8艘自有駁船
- 1艘客輪/補給船及1艘添油船

2014年上半年表現

	2014年 上半年	2013年 上半年	變動
離岸及基建項目	(2.6)	15.3	-117%
港口拖船服務	2.4	7.0	-66%
直接管理開支	(9.0)	(9.7)	+7%
拖船分部(虧損)/溢利淨額	(9.2)	12.6	-173%
拖船分部稅息折舊及攤銷前溢利	(3.0)	19.8	-115%



拖船業務展望



- 由2015年起部分乾散貨港口進行專利港口拖船牌照招標活動
- 中東地區帶來新的商機
- 預期會競逐Gorgon之營運期運輸服務合約
- 澳洲乾散貨出口及集裝箱貿易出現增長，對港口拖船業務量增長起支持作用



- 成本高企、勞工市場欠靈活性、環境問題及全球競爭，均對澳洲之項目經濟及油氣行業前景構成影響
- 來自其他澳洲拖船營運商之進一步競爭
- 中國經濟增長放緩影響乾散貨貿易及澳洲的港口活動
- 中東局勢不穩，為當地地區能源及施工項目所面對之問題

太平洋航運展望

- 短期及長期的市場前景仍具挑戰性
- **港口拖船：**
 - 競爭加劇及大多數港口業務量減少
 - 專注於專利港口服務以提供新設的港口拖船服務
- **離岸拖船：**
 - 僱用合約機會減少致競爭加劇
 - 就業務量減少縮減船隊規模
- 將一如既往致力於為港口與離岸拖船客戶提供安全及可靠的服務



資產負債表 - 2014年上半年

百萬美元	太平洋航運 乾散貨船	太平洋航運 拖船	財務	已終止的 滾裝貨輪業務	2014年 6月30日	2013年 12月31日
貨船及其他固定資產	1,545	127	-	-	1,676	1,622
資產總額	1,750	172	421	-	2,369	2,537
貸款總額	953	22	-	-	975	1,037
負債總額	1,087	35	15	-	1,152	1,233
資產淨值	663	137	406	-	1,217	1,304
借貸淨額 (已計入現金總額320百萬美元)					655	551
借貸淨額相對物業、機器及設備賬面淨值比率 KPI					39%	34%

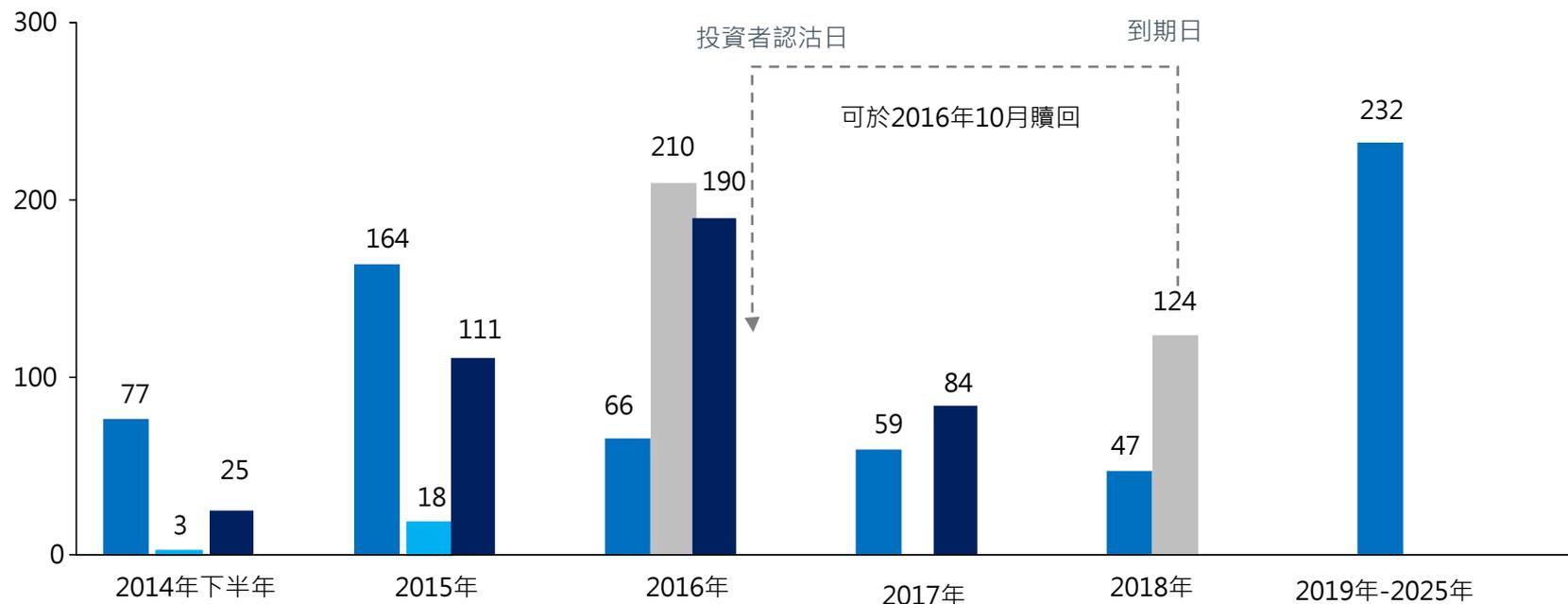
- 貨船平均賬面淨值：小靈便型乾散貨船16,500,000美元，平均船齡 8.8 年
大靈便型乾散貨船24,200,000美元，平均船齡 5.9 年
- 372,000,000美元未提取銀行融資貸款
- 關鍵績效指標：淨負債比率低於50%

借貸及資本開支

償還借貸及貨船資本承擔明細表

於2014年6月30日

百萬美元



■ 銀行借貸 (645,000,000美元)

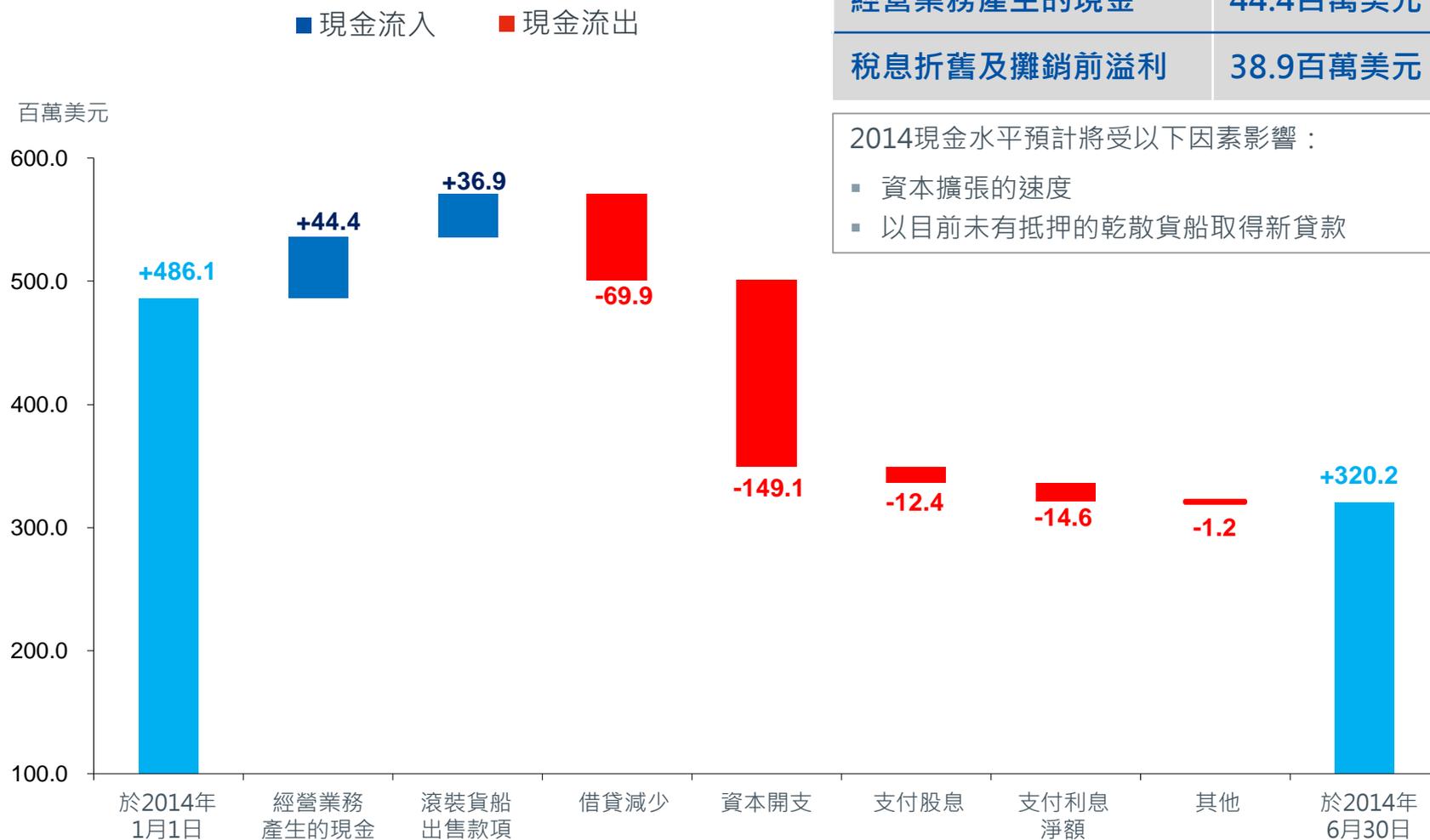
■ 可換股債券 i) 面值210,000,000美元，賬面值200,000,000美元，換股價：7.10港元
 ii) 面值124,000,000美元，賬面值109,000,000美元，換股價：4.84港元，可於2016年10月贖回

■ 融資租賃負債 (21,000,000美元)

■ 乾散貨船資本承擔 (410,000,000美元)

現金流 – 2014年上半年集團現金流的來源及其運用

截至2014年6月30日



經營業務產生的現金	44.4百萬美元
稅息折舊及攤銷前溢利	38.9百萬美元

2014現金水平預計將受以下因素影響：

- 資本擴張的速度
- 以目前未有抵押的乾散貨船取得新貸款

- 對2012/2013年購入的51艘船的表演滿意 = 船隊規模擴大一倍
- 未來3年仍有18艘日本製造的新建造貨船交付
- 已全面提供資金的乾散貨船的資本承擔410,000,000美元
- 為面對具挑戰性的市況及從運費復甦的時候受惠作好以下準備：
 - 於過去兩年內以歷史性的具吸引力的價格將我們的自有船隊擴充一倍
 - 強大的貨運系統
 - 嚴格控制營運成本
- 策略：
 - i) 核心業務繼續以乾散貨船市場為重心，進一步鞏固我們目前雄厚的乾散貨運服務平台
 - ii) 進一步提升我們的貨運系統及客戶關係，使我們的船隊得到最佳的使用率

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
- 自願性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
- 由經紀舉辦的投資投資者會議

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及LinkedIn與我們聯繫)

facebook

twitter

LinkedIn

- 具領導地位的現代化小靈便型及大靈便型乾散貨船船東和營運商
- 太平洋航運乾散貨的業務模式靈活
 - 規格統一、可靈活配合、現代化及規模龐大之船隊
 - 自有、長期及短期租賃貨船的組合
 - 主要以長期貨運合約 (COA) 或現貨租賃
 - 客戶廣泛及多元化, 終端客戶以工業用戶為主
 - 廣泛地區的辦事處網絡讓我們可與客戶緊密聯繫
- 有約250艘貨船於世界各地為大型的工業客戶提供服務
- 同時擁有/營運離岸支援及港口拖船
- 總部設於香港, 在全球各重點區域開設16間辦事處, 擁有超過380名岸上員工及3,000名船員*
- 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



大型及靈活的船隊

具規模的船隊及可靈活互換的優質乾散貨船為客戶提供富彈性的服務、優化航程及提高貨船僱用率

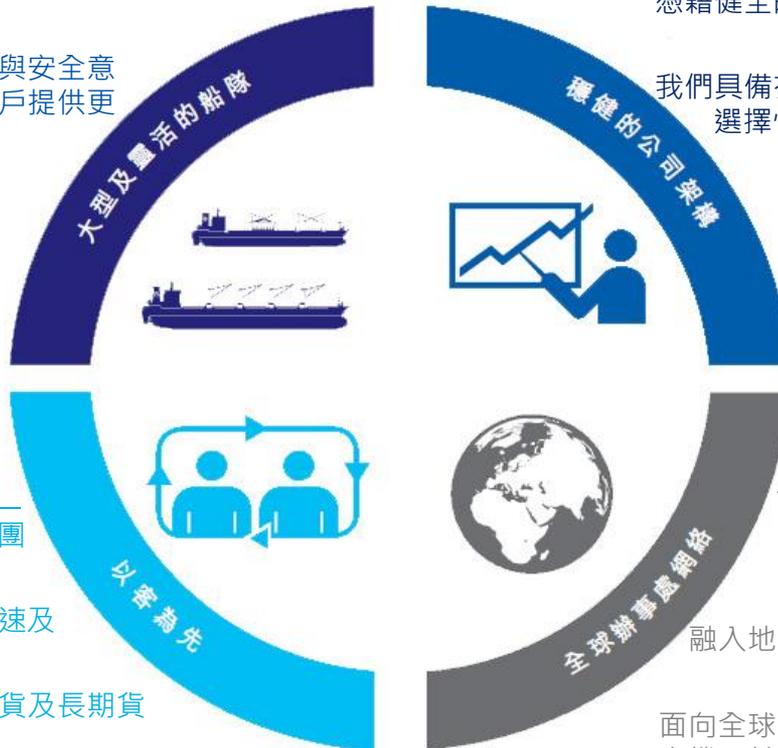
內部技術營運部門負責加強集團的健康與安全意識及成本控制措施，以及確保我們向客戶提供更可靠和完善的綜合服務及支援

本著以客為先的宗旨 為客戶提供領先市場的服務

與客戶建立及維持長期合作關係乃本集團的首要目標

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



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

憑藉健全的財務架構構建穩健的資產負債表，使我們成為首選合作夥伴

我們具備有利的條件進行資本配置，在適當市況下選擇性地投資核心市場對持份者利益負責，並承諾保持良好的企業管治及肩負起企業社會責任

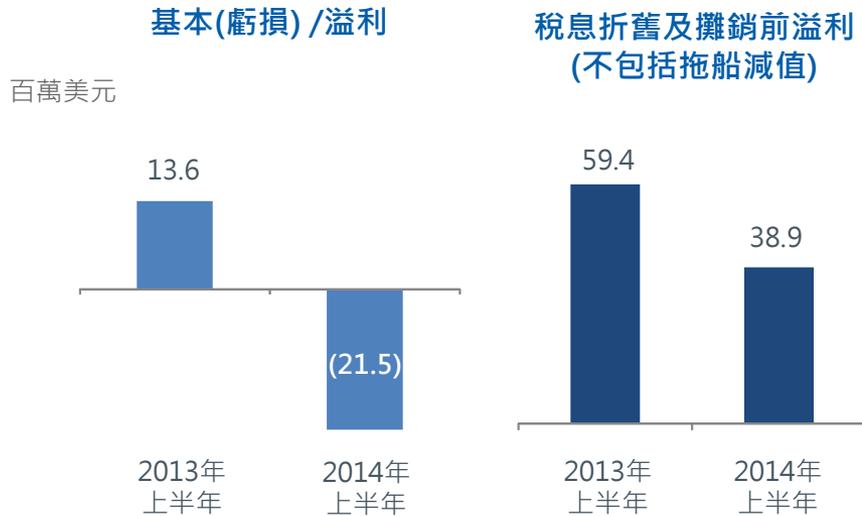
我們覆蓋廣泛的 全球辦事處網絡

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，並能提供最理想的貿易服務及對船隊作出定位

附錄： 2014年中期業績 - 集團業務摘要

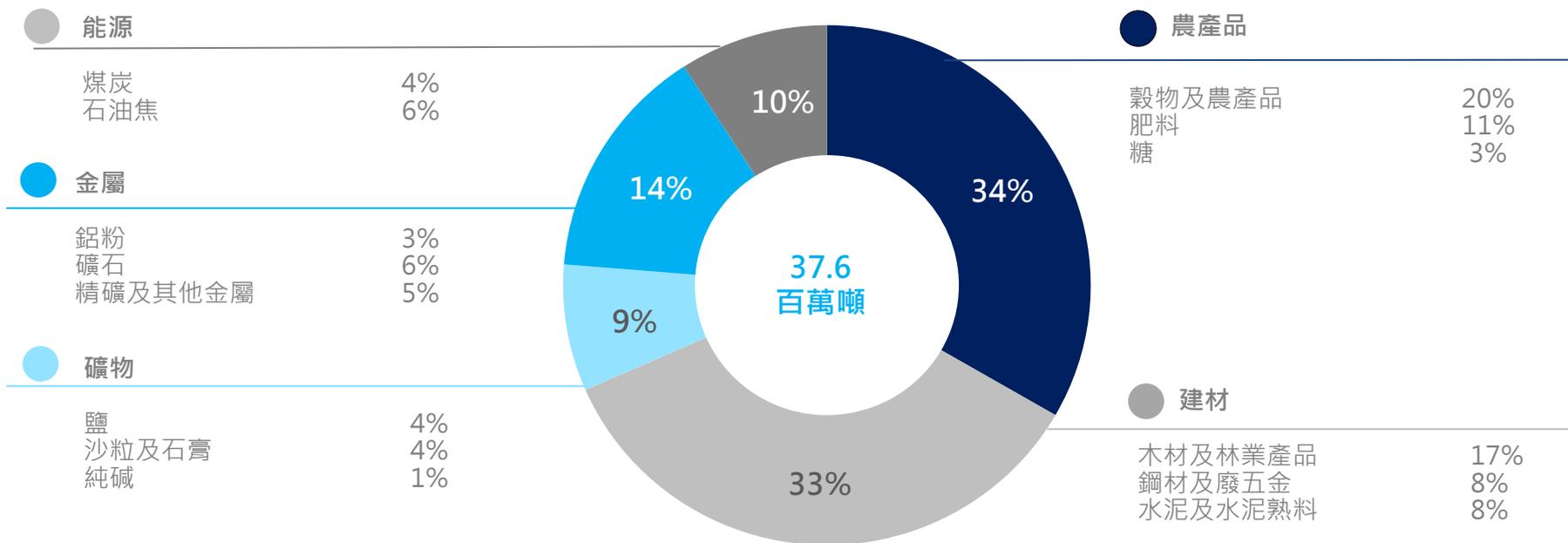


	2014年 上半年	2013年 上半年
(虧損)/溢利淨額	(90.7)百萬美元	0.3百萬美元
每股基本盈利	(36.9)港仙	0.1港仙
現金及存款總額	320.2百萬美元	442.3m百萬美元

- 業績主要受到以下因素影響：
 - 為太平洋拖船業務作出63,900,000美元之減值及撥備
 - 乾散貨運市場在第二季表現下滑
 - 若干低收入的定位航程為大靈便型乾散貨船帶來虧損
 - 自有船隊中有相當數量進行例行入塢修檢，導致流失450個收租日
 - + 有效率的業務模式 → 我們的小靈便型乾型貨船的日均租金表現較市場高出23%
 - + 有效控制自有貨船營運開支
- 資產負債表穩健：
 - 持有的現金及存款共320,000,000美元
 - 淨負債比率為39%
 - 已全面提供資金的乾散貨船的資本承擔為410,000,000美元

附錄： 太平洋乾散貨船 – 多元化貨物

2014年1月至9月太平洋航運小靈便型及大靈便型乾散貨船貨運量



- 運載商品種類繁多以減低單一產品風險
- 中國及北美是我們的最大市場
- 60%業務於太平洋及40%來自大西洋

附錄： 船隊 – 2014年10月*

太平洋航運乾散貨運船隊：247艘

主要船隊平均船齡：6.2歲

	自有		租賃		總數
	已交付	新建造	已交付 #	新建造	
小靈便型	64	12	92	13	181
大靈便型	15	6	40	3	64
超巴拿馬型	1	0	1	0	2
總數	80	18	133	16	247

www.pacificbasin.com
船隊資料

太平洋拖船：44艘

	自有		租賃		總數
	已交付	新建造	已交付	新建造	
拖船	31	0	3	0	34
駁船	8	0	0	0	8
其他	1	0	1	0	2
總數	40	0	4	0	44

* 不包括3艘滾裝貨輪

2014年10月平均營運貨船數目

附錄： 太平洋航運乾散貨船 - 2014年上半年表現

小靈便型乾散貨船 - 表現較市場高出：23%

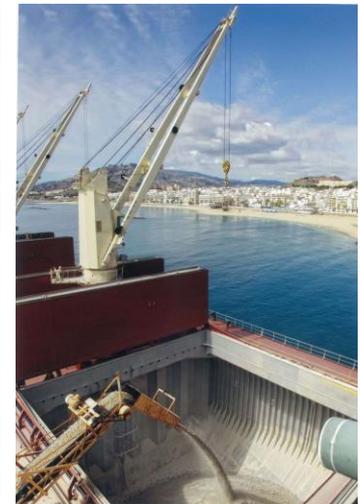
日均租金	10,210美元	按年+10%
日均開支	9,120美元	按年-10%

小靈便型乾散貨船 - 表現較市場高出：13%

日均租金	11,100美元	按年+5%
日均開支	11,890美元	按年-18%

- 小靈便型乾散貨船業務的貢獻按年輕微上升
 - 歸功於我們勝於市場的日均租金及對自有貨船經營開支的良好控制
- 運力增加
 - 購入及長期租賃更多貨船
- 整體乾散貨船分部業績受下列因素影響：
 - 我們於2013年年底以較高的租金短期租入大靈便型乾散貨船以履行第一季度貨運合約而造成虧損，該等短期租賃合約現已到期
 - 大靈便型乾散貨船的定位航程收入較低而造成虧損
 - 第二季乾散貨運市場出乎意料地疲弱
 - 貨船進行例行入塢比例高於正常，造成約5,000,000美元的日均租金損失
 - 2014年上半年資本承擔：1艘新建造貨船及3艘二手貨船(自有)；3艘新建造貨船(長期租賃)

百萬美元	2014年上半年
乾散貨船(虧損)/溢利淨額	(6.5)
▪ 小靈便型乾散貨船貢獻	26.2
▪ 大靈便型乾散貨船貢獻	(10.7)
▪ 直接管理開支	(24.7)
稅息折舊及攤銷前溢利	53.4
貨船帳面淨值	1,545
資產淨值回報率(年度化)	(2)%



附錄： 2014年上半年財務概要

百萬美元

	2014年 上半年	2013年 上半年
分部(虧損)/溢利淨額	(16.1)	25.8
▪ 財務	-	(4.3)
▪ 已終止經營業務– 滾裝貨船	(0.5)	(0.8)
▪ 非直接開支的一般行政及管理開支	(4.9)	(7.1)
基本(虧損)/溢利	(21.5)	13.6
▪ 未變現的衍生工具開支	(0.3)	(3.5)
▪ 拖船減值及撥備	(63.9)	-
▪ 滾裝貨船匯兌虧損	(5.0)	(8.3)
▪ 行使五項於融資租賃之購買選擇權之開支	-	(6.1)
▪ 拖船匯兌收益	-	4.6
股東應佔(虧損)/溢利	(90.7)	0.3

- 分部及基本業績皆受大靈便型乾散貨運及拖船的疲弱業績影響
- 貨船賬面值與國際市值睇齊而作出拖船減值及撥備

附錄： 太平洋航運乾散貨運

乾散貨運	2014年 上半年	2013年 上半年	變動
小靈便型乾散貨船貢獻 (百萬美元)	26.2	22.4	+17%
大靈便型乾散貨船貢獻 (百萬美元)	(10.7)	4.3	-349%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻 (百萬美元)	2.7	2.9	-7%
直接管理開支 (百萬美元)	(24.7)	(18.3)	-35%
分部(虧損)/溢利淨額 (百萬美元)	(6.5)	11.3	-158%
分部稅息折舊及攤銷前溢利 (百萬美元)	53.4	50.7	+5%
年度化資產淨值回報率 (%)	(2%)	3%	-5%

- 小靈便型乾散貨船貢獻改善受大靈便型乾散貨船貢獻疲弱而抵銷
- 擴大船隊而需增聘員工致使直接管理開支增加

附錄： 太平洋航運乾散貨運

	2014年 上半年	2013年 上半年	變動
小靈便型乾散貨船			
收租日 (日)	27,200	23,740	+15%
日均收入 (美元/日)	10,210	9,290	+10%
自有/租賃貨船開支 (美元/日)	9,120	8,280	-10%
小靈便型乾散貨船貢獻 (百萬美元)	26.2	22.4	+17%
大靈便型乾散貨船			
收租日 (日)	11,640	9,050	+29%
日均收入 (美元/日)	11,100	10,570	+5%
自有/租賃貨船開支 (美元/日)	11,890	10,060	-18%
大靈便型乾散貨船貢獻 (百萬美元)	(10.7)	4.3	-349%

- 收租日增長主要由於貨船交付：
 - 自有：4艘小靈便型乾散貨船；2艘大靈便型乾散貨船
 - 長期租賃：2艘小靈便型乾散貨船
- 於2013年年底以較高租金短期租賃大靈便型乾散貨船導致虧損

附錄： 拖船業務上半年表現

- 市場競爭更加激烈

港口拖船業務

- 紐卡斯爾的新業務活動擴張增加工作量
- 其他乾散貨運港口業務量下降 + 班輪港口業務量停滯不前

離岸拖船業務

- Gorgon項目施工及澳洲其他油氣開發工作臨近竣工或經已完成 → 閒置的拖船及支援貨船加入爭奪為數不多的僱用機會 → 影響貨船使用量
- 澳洲北領地存在實質地域限制，相關鐵礦石轉運項目之條款已作修訂 → 造成不可收回之項目成本3,500,000美元

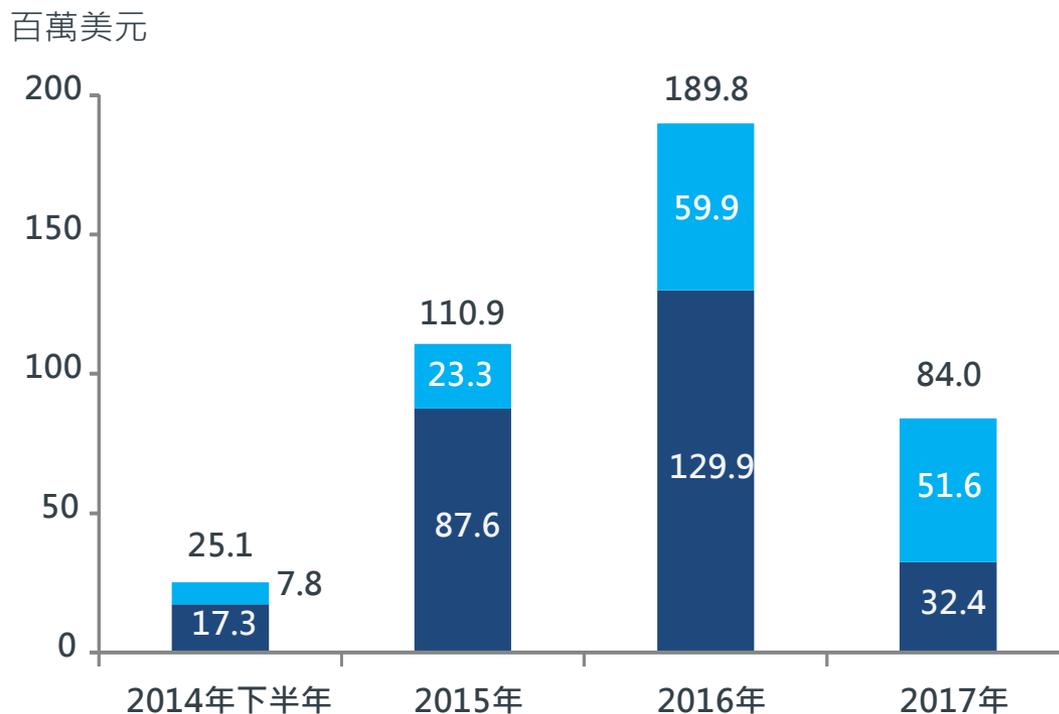
	2014年 上半年 百萬美元
拖船貨船賬面淨值	126
資產淨值回報率 (年度化)	(13%)

- 誠如較早前有關出售 PB Towage 業務一事，主要受近月競爭加劇的影響，我們與PSA Marine的商討並未為我們出售港口拖船業務提供要約
- 我們將維持旗下港口與離岸拖船業務的擁有權
- 競爭環境的惡化促使董事會重新評估太平洋拖船業務的前景及日後的潛在現金流情況 → 下調其長遠盈利能力前景展望
- 上半年作出非現金減值及撥備合共63,900,000美元
 - 非現金貨船減值支出51,600,000美元；
 - 就我們於合營公司的權益作出的減值10,100,000美元；
 - 撥備2,200,000美元

附錄： 乾散貨船資本承擔

截至2014年6月30日

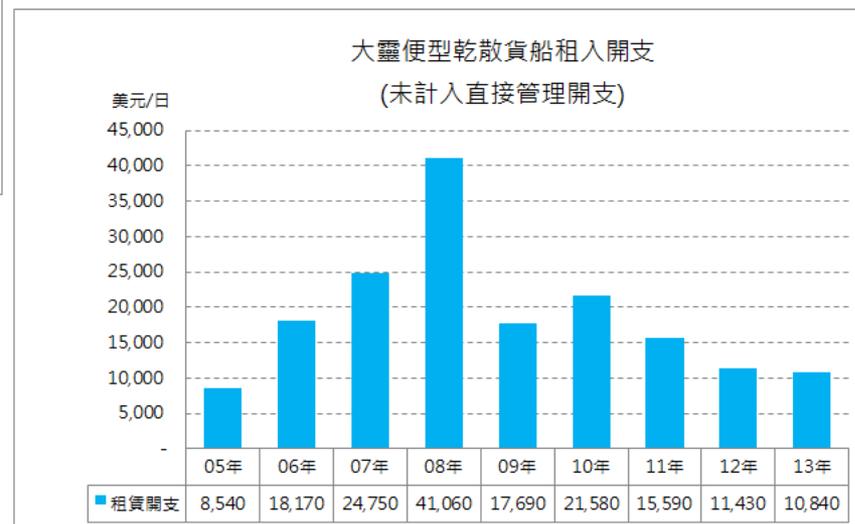
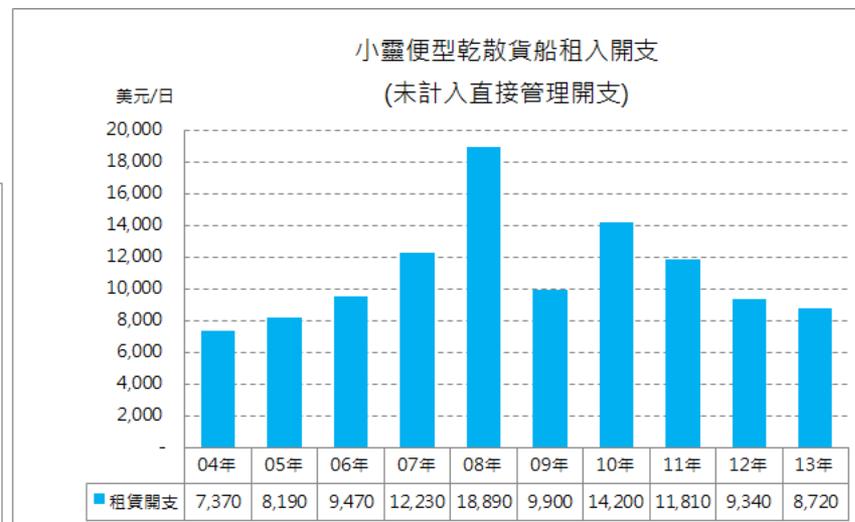
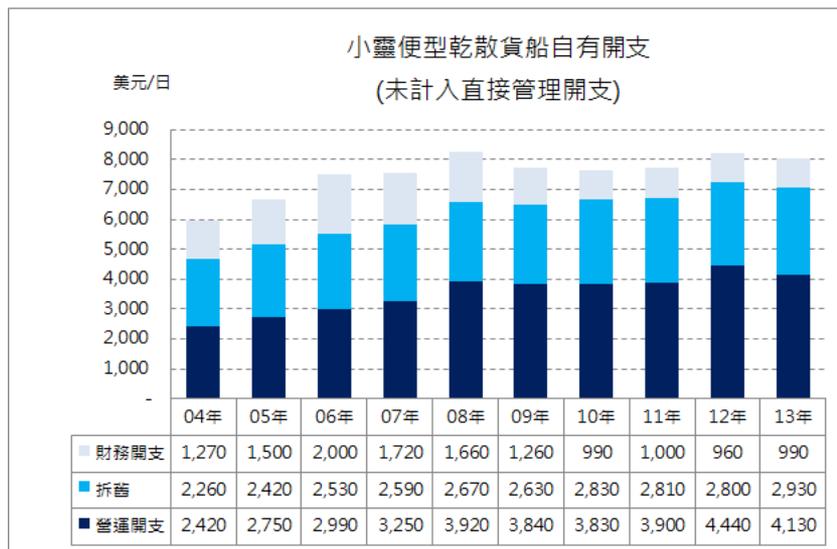
總額410,000,000美元



- 小靈便型乾散貨船13艘 · 267,00,000美元
- 大靈便型乾散貨船6艘 · 143,00,000美元

- 預期乾散貨船將有進一步資本承擔

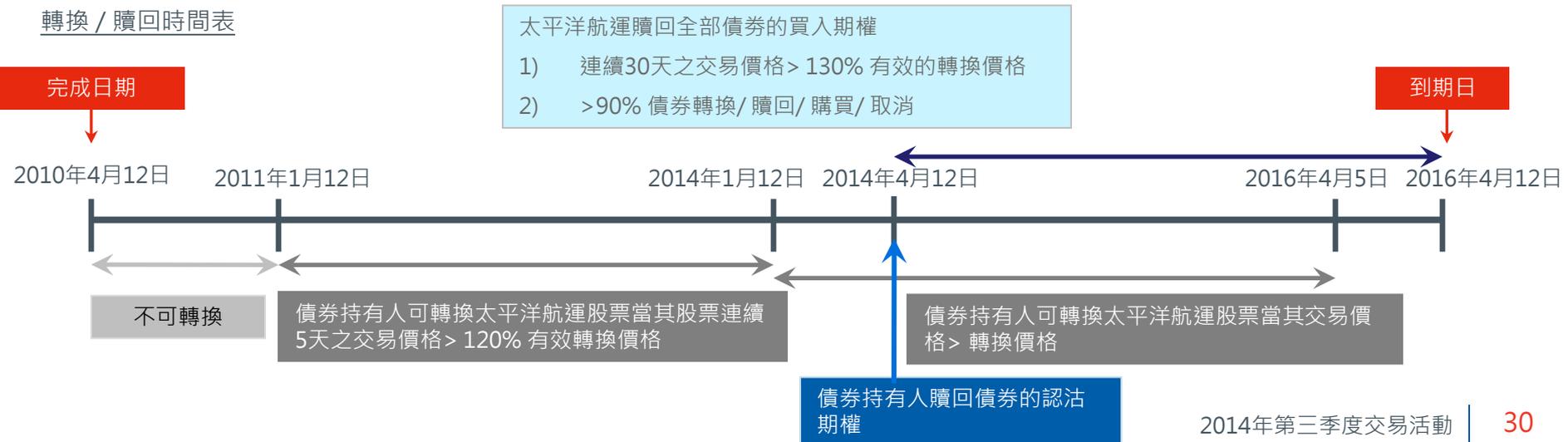
附錄： 過往自有及租賃開支



附錄： 於2016年到期之可換股債券

發行總額	230百萬美元
到期日	2016年4月12日 (6年)
債券持有人可選擇贖回之日期及金額	2014年4月12日按債券本金之100%贖回 (4年)
利息	每年於4月12日及10月12日半年期末時按債券本金及年利率1.75%計算
贖回價	100%
開首轉換價	7.98港元(目前轉換價為7.1港元,自2014年4月23日生效)
轉換條件	2011年1月11日前: 不可轉換 2011年1月12日 – 2014年1月11日: 連續5個交易日之股價 > 120% 轉換價 2014年1月12日 – 2016年4月5日: 股價 > 轉換價
所得款項用途	回購年利率3.3%, 於2013年到期的現有可換股債券, 及其後贖回或於2013年到期之現有可換股債券(現已贖回及註銷)
條件	<ul style="list-style-type: none"> 舉行股東特別大會, 股東批准債券發行及根據特別授權發行相關股份 倘特別授權於股東特別大會上獲股東批准, 本公司將不會在應屆二零一零年四月二十二日舉行的股東週年大會上提呈新的一般發行授權決議案

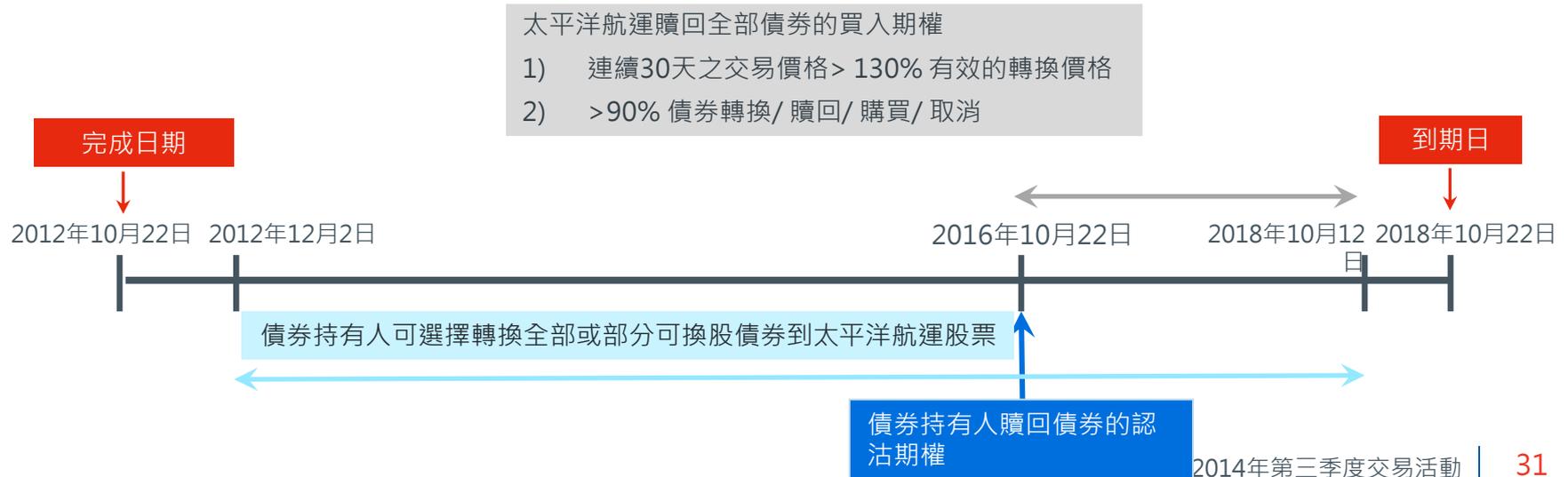
轉換 / 贖回時間表



附錄： 於2018年到期之可換股債券

發行總額	123.8百萬美元
到期日	2018年10月22日 (6年)
債券持有人可選擇贖回之日期及金額	2016年10月22日(4年)按債券本金之100%贖回
太平洋航運的買入期權	1) 連續30天之交易價格 > 130% 有效的轉換價格 2) >90% 債券轉換/ 贖回/ 購買/ 取消
利息	每年於4月22日及10月22日每半年期末時按債券本金及年利率1.875%計算
贖回價	100%
開首轉換價	4.96港元(目前轉換價為4.84港元,自2014年4月23日生效)
所得款項用途	主要用作增購小靈便型及大靈便型乾散貨船，以及用作一般營運資本

轉換 / 贖回時間表

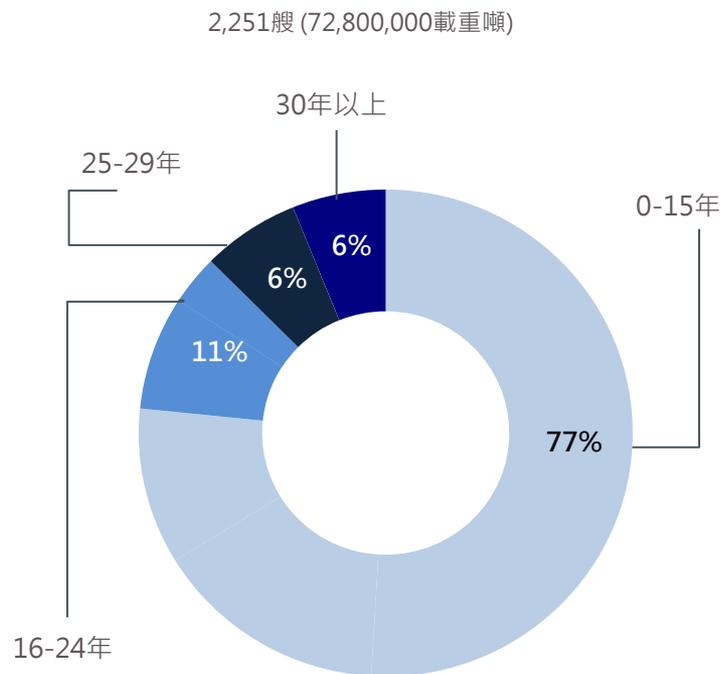


附錄： 乾散貨船隊資料

整體乾散貨船船隊按年增長 (%)

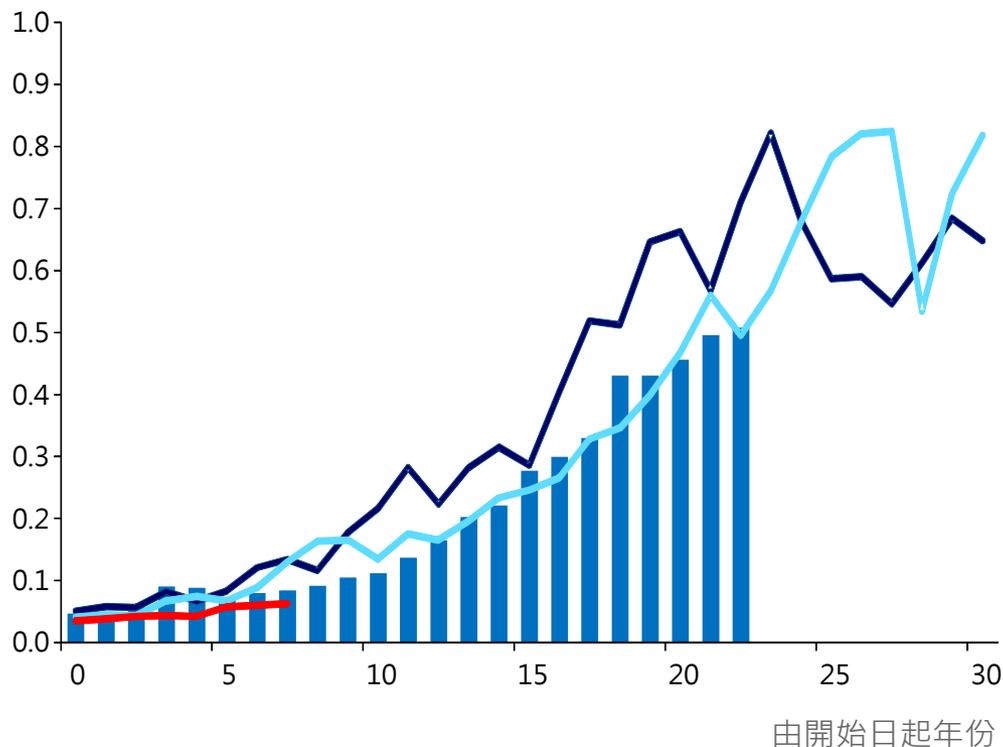


小靈便型乾散貨船船齡分佈
(25,000-39,999 載重噸)



人均耗鋼量

人均噸耗用量 (以噸計)



- 中國增長與過往日本和韓國的增長趨勢相約
- 相信乾散貨業務在中期的增長仍然強勁
- 電力和水泥之人均消耗有類似的趨勢

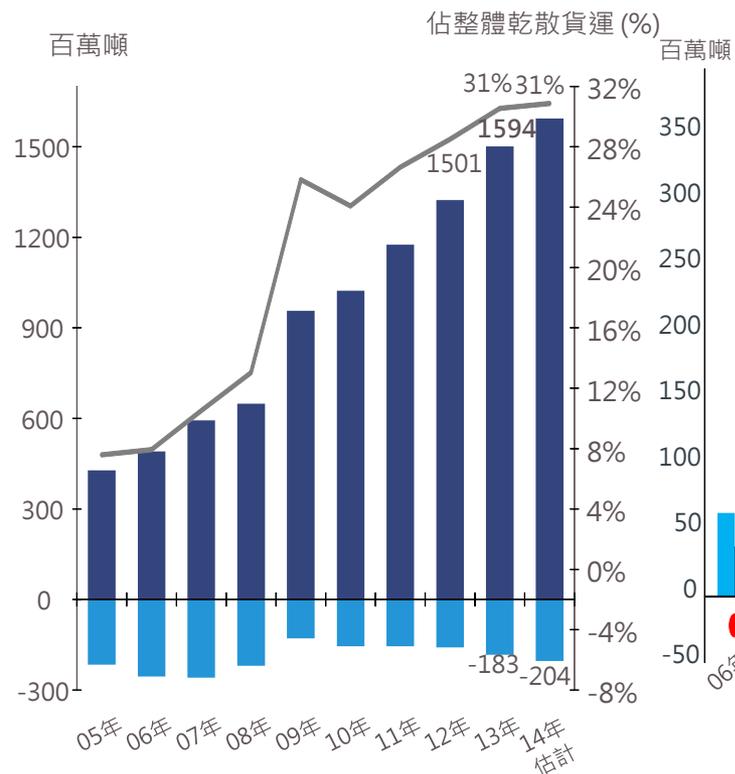
■ 中國 (自 1990年)
■ 日本 (自 1950年)
■ 韓國 (自 1970年)
■ 印度 (自 2005年)

附錄： 中國小宗散貨貿易, 鐵礦石及煤炭需求

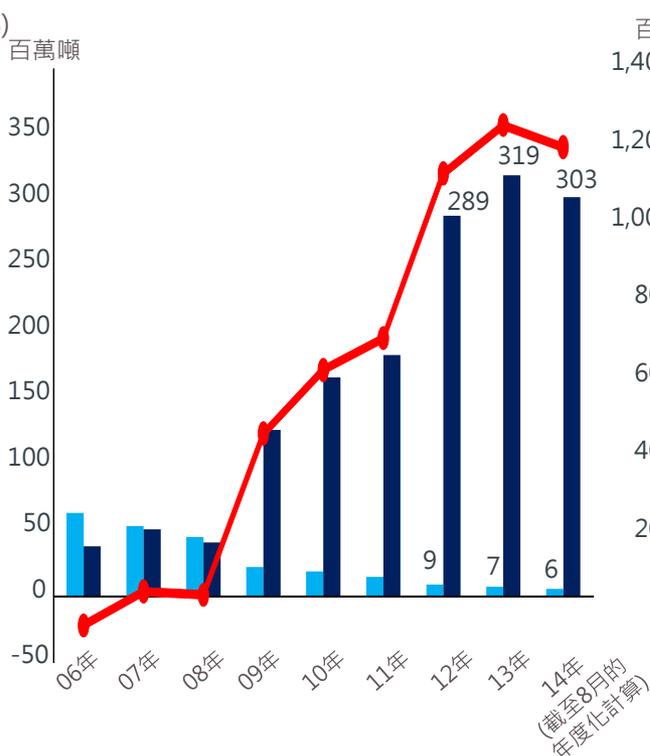
中國乾散貨貿易量

中國作為重要的 煤炭淨進口國

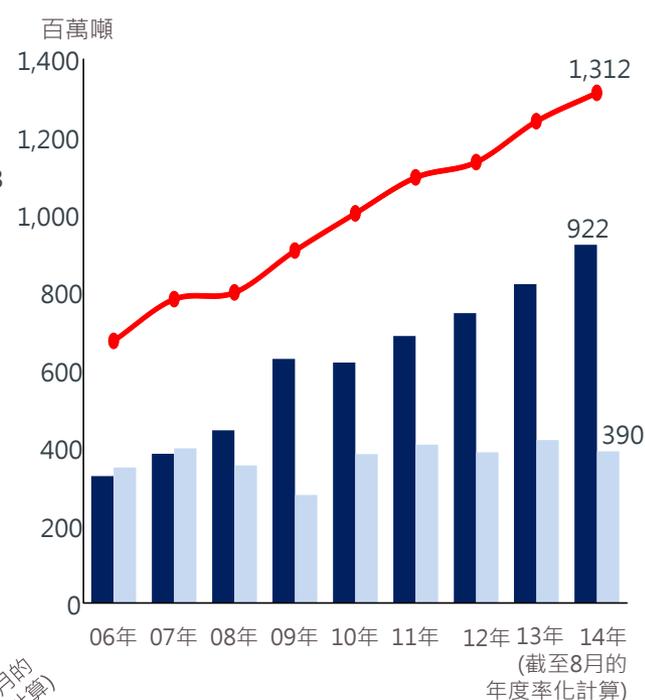
中國鐵礦石的採購量 (供生產鋼材)



■ 進口
■ 出口
— 中國淨進口量佔全球乾散貨物貿易總量百分比



■ 進口
■ 出口
— 淨進口



■ 進口
■ 國內
— 供生產鋼材的鐵礦可總需求