

---

## 業務

---

除非文義另有所指，本節有關本集團的全部資料（包括財務及統計數據）均按綜合基準提供。

### 概覽

本公司是全球領先的乾散貨海運公司之一，主要在亞太地區開展營運。本公司擁有規模龐大、規格統一的現代化淺吃水小靈便型乾散貨船船隊，透過商業化營運為客戶提供海上運輸服務及物流支援。本公司專門運輸小宗散貨商品，包括木材、鋼鐵產品、化肥、農產品及水泥等。通常是從澳洲、紐西蘭及北美洲西岸等盛產這些商品的地區運至中國及亞洲其他地區等高消耗區域。

本公司的收入來源主要是在客戶指定的眾多裝貨港與卸貨港之間運輸各種貨物。本公司的成本包括自有貨船的營運、折舊及財務費用；租用貨船的費用以及一般及行政管理費用。本公司的總部設在中國香港特別行政區，經營地點位於上海、東京、墨爾本及倫敦。

本公司的高級管理人員大多擁有逾二十年的乾散貨海運從業經驗，其範圍涵蓋市場分析、租賃、營運貨船、技術管理及安排船員、銷售及購置貨船、造船及維修、貨船融資及保險等領域。

在介於 25,000 至 35,000 載重噸範圍內的散裝貨船中，本公司經營著世界上最大的現代化小靈便型船隊。目前，本公司船隊共有四十二艘貨船，合共約達 120 萬載重噸，包括自有船隊的十九艘貨船、租賃船隊的七艘貨船（本公司擁有其中三艘的購買選擇權）及管理船隊的十六艘貨船。本公司船隊的平均船齡僅有六年，遠低於全球小靈便型船隊的十九年平均船齡。本公司相信，現代化船隊可為客戶提供更安全、更可靠兼具高度營運靈活性的服務，同時透過增加收入、削減營運開支及降低保險及融資費用來提升本公司的經營業績。

在由四十二艘貨船組成的船隊中，本公司透過 IHC 聯營體營運其中的三十九艘。本公司於二零零一年成立該聯營體，共有九名成員，包括中國外運（中國最大的海運公司之一）、BHP（一間大型工業商品集團）以及 TORM（一間在納斯達克全國市場及哥本哈根股票交易所上市的領先國際海運公司）。由於船隊統一，本公司可以靈活安排航程，並兼顧若干逆航及區域內的貨物運輸，因此貨船在運輸商品時的壓載天數較傳統的往返航程為少，其利用率相應提高。本公司的貨船屬淺吃水型，並裝配有起重機，令貨船特別適合中國及亞洲其他地區的眾多港口。該等港口的吃水量有限，或者沒有岸上卸貨設施。

本公司將充分利用現有的營運平臺以及本公司所見業內的良好供求基本因素拓展業務。本公司憑藉專業化的營運技能、管理層所奠定的長期行業關係、日益擴大及完善的經營、以亞太地區作為

---

## 業務

---

策略性營運重點以及規格統一的現代化資產基礎，致力塑造一流的業務體系，為客戶提供優異的價值方案。

此外，本公司相信，經營日益擴大及完善，使本公司可以 (i) 增加逆航貨物與區域內的貿易運輸量，例如從馬來西亞運送化肥至澳洲及從台灣運送水泥至北美洲，(ii) 贏取規模較小的營運商業務，(iii) 向客戶提供更靈活及更可靠的運輸服務，(iv) 提供外判運費管理服務，有效取代內部租賃部門的傳統職能，及 (v) 向本公司主要客戶提供運輸及分銷成本管理。由此，本公司已成功建立高質素客戶基礎，其中包括 BHP、Weyerhaeuser Company、Carter Holt Harvey Limited 及 Toepfer International G.m.b.H. (「Toepfer」)。本公司向該等公司保證能夠大體上滿足其對本公司所專門經營的貨船所期望的一切運輸需求。目前，本公司正擴大及進一步滲透該客戶基礎，務求拓展本公司業務。

自一九九四年起，中國的實際國內生產總值年均增長近 9%，帶動進口總額從一九九四年的 1,150 億美元，上升至二零零三年的 4,130 億美元。憑藉本公司在該地區海運市場的穩固地位，相信定能充分把握中國及亞太地區未來的經濟發展機遇。鑑於全球的小靈便型船隊船齡老化，加上造船廠產能有限，無法在短期內擴大噸位，由此形成的供應緊張局面，可望進一步鞏固本公司的市場地位。在此環境下，噸位擴充尤為重要，而本公司將基於對市場拓展趨勢的判斷，均衡部署旗下的自有船隊、租賃船隊及管理船隊。透過行業關係，本公司業已訂購三艘小靈便型新船，預定於二零零四年交付；同時還簽訂協議，將於全球發售完成之後，購置四艘二手小靈便型船，以及兩艘轉售的小靈便型新船。另外，本公司還根據一份長期期租合約獲提供一艘小靈便型新建造貨船（本公司擁有購買選擇權），這艘貨船的租期將於二零零六年度中期建成並交付本公司之後起計。

在規模龐大、規格統一的現代化小靈便型船船隊支援下，本公司相信透過提供一流的服務，能夠出色地執行客戶的貨物運輸業務，且能夠積極回應及調整，以滿足客戶需求。本公司的市場集中於亞太地區，以及本公司船隊規模龐大且規格統一，有利於靈活安排航程，而由於貨船可以互調用途，從而能夠對客戶需求作出更迅速的回應，並大大提高設備利用率。本公司亦相信，本公司的營運成本將會比較小規模的營運商為低。

本公司相信，本公司在市場競爭中取得成功，及具備進一步增長的潛能正是基於以下的競爭優勢：

- 管理團隊經驗豐富，擁有公認的執行記錄及聲譽
- 擁有穩固的密切客戶關係及高質素服務的聲譽
- 規模龐大、規格統一的現代化船隊專為滿足客戶需求而設

---

## 業務

---

- 在亞太區市場佔據舉足輕重的地位
- 與服務提供者及供應商形成穩固的密切關係

### 歷史及發展

本公司若干主要董事及行政人員過去曾經營一間亦名為「Pacific Basin」的公司。該公司於一九八七年開始在香港營業，從事貨船擁有權、貨船營運及貨船管理，業務重點集中於亞洲的小靈便型乾散貨市場。一九九四年九月，該公司於紐約納斯達克全國市場上市，由 Christopher Buttery 任執行總裁，Paul Over 任營運總監及 Mark Harris 任財務總監。三位現均為本公司的高級行政人員。該公司其後於一九九六年，被獨立第三方收購並進行私有化。

自一九八七年至一九九六年，該公司管理層集中營運小靈便型船業務，並使該公司成功增長，擁有三十多艘貨船的船隊。其間，管理層掌握了豐富的商業與貨船營運經驗，並在該市場確立「Pacific Basin」品牌及聲譽，亦建立跨越整個行業的聯繫及關係，包括整個亞太地區的貨船承租人、運貨物主、貿易公司、船廠、貨船融資機構及其他業界參與者。

一九九八年，Christopher Buttery 與 Paul Over 及其他高級行政人士與僱員，成立新公司，亦命名為「Pacific Basin」，以重新在本行業開展業務。此後不久，該等人士與 Furman Selz Inc. 有聯繫的私人股本投資集團洽談，向該集團提出計劃，在小靈便型船乾散貨運輸市場開展業務，並佔據重要的席位。一九九九年，Furman Selz LLC 私人股本投資集團（該集團近期與 Jefferies & Company Inc. 聯營，並作為 Jefferies Capital Partners 進行營運）及其他金融投資者同意加盟 Pacific Basin，並提供鉅額資本，把握此商機發展業務。該等資本主要用於購買小靈便型船，該等貨船由 Pacific Basin 管理及營運。結果，Pacific Basin 與該等其他投資者聯手合作，由 Pacific Basin 提供擁有、營運貨船及管理專業知識，而其他投資者則提供所需資金，以及適當的監督及策略支援。貨船業務自一九九八年開始營運，並迅速拓展。本公司船隊的發展過程載於下表：

## 業務

### 本公司船隊

截至 12 月 31 日	自有船隊	租賃船隊	管理船隊	船隊總計
1998 年 .....	1	0	7	8
1999 年 .....	5	0	8	13
2000 年 .....	7	0	6	13
2001 年 .....	13	0	12	25
2002 年 .....	14	2	17	33
2003 年 .....	19	5	17	41
2004 年（截至 2004 年 4 月 30 日） .....	19	7	16	42

本公司自有船隊加上即將交付的幾艘新船，到了二零零一年下半年已達致充分增長，其規模足以成立共用小靈便型船收益的聯營體。因此，本公司於二零零一年十月成立 IHC 聯營體，以便本公司向客戶提供更全面的服務，同時亦可提高本公司自有船隊及租賃船隊的收益。自此，IHC 聯營體迅速拓展，原因是本公司成功吸納九名新成員。下表說明 IHC 聯營體的拓展過程：

### IHC 聯營體

	成員數目	貨船數目		
		自有及 租賃船隊	管理船隊	總計
2001 年 .....	3	7	10	17
2002 年 .....	6	15	10	25
2003 年 .....	11	22	16	38
2004 年（截至 2004 年 4 月 30 日） .....	9	26	13	39

於最後可行日期，IHC 聯營體的九名成員以及 IHC 聯營體的貨船數目（在括號內顯示）如下：

本公司 (26)	BHP Billiton (1)
Frenchay Shipping Limited* (1)	Sinotrans Shipping Limited (2)
A/S Dampskibsselskabet Torm (3)	Intermare Transport G.M.B.H. (1)
Wah Kwong Shipping Holdings Limited (3)	Funada Kaiun Co.Ltd. (1)
Runciman Investment Limited* (2)	

各成員均已就其加入聯營體的各艘貨船，與聯營體管理人 IHCM（本公司全資擁有的附屬公司）簽署加入協議（「加入協議」）。加入協議的主要條款如下：(i) 成員同意接受 IHC 聯營體管理有限公司條約及條件（「規則」）約束；(ii) 由成員加入的貨船均不得附有任何留置權或產權負擔或索償（以融

\* 這些成員均已發出通知，待彼等完成出售後，會將其貨船從聯營體中撤出。

---

## 業務

---

資人為受益人的貨船按揭，以及在正常業務過程（未有糾紛的業務）中產生的留置權除外）；(iii) IHCM 具有全部權力訂立及簽署由 IHCM 代表成員締結的有關貨船的所有租船協議；(iv) 成員批准與確認及同意批准及確認 IHCM 可按照或根據加入協議及規則實施或宣稱實施任何事項；及 (v) 除非是嚴重疏忽或故意的不當行為，否則 IHCM 對成員因實施規則所提述的各項服務而產生的任何性質的損失、損害、延遲或開支（不論直接或間接，包括但不限於租用及／或盈利損失）毋須承擔責任。

IHCM 負責安排加入 IHC 聯營體的自有船隊、租賃船隊或管理船隊的所有貨船的租用事宜。租用事宜以航租或期租合約及履行租船貨運合約方式予以安排，並由 IHCM 負責航程的整體管理與執行事宜。加入 IHC 聯營體的第三方船東則負責彼等貨船的商業與技術操作的其他各個方面，如保險、安排船員、進行維修及保養，以及確保符合所有國際規定等。然而，IHC 聯營體若干成員亦同時與若干管理公司訂立提供有關額外服務的商業管理及技術管理合約。有關進一步詳情，請參閱下文「截至二零零四年四月三十日的船隊清單」。在短期租賃貨船比使用聯營體其中一艘貨船更為有利的情況下，IHCM 可不時地短期租賃貨船，以滿足 IHC 聯營體的貨物承運需求。新成員的加入、與就 IHCM 代表聯營體以長於六個月的租期租入貨船，及貨物投保數制定限額，都經由聯營體各成員批准。所有決議均須獲得大多數票通過。成員（本公司除外）不參與 IHC 聯營體的日常營運或 IHCM 的管理事務。

除發展本公司船隊及組建與拓展 IHC 聯營體外，本公司亦透過策略性收購擴大本身的商業及技術管理業務。二零零零年底，本公司收購香港一間以香港為根據地、穩健經營、聲譽良好的香港貨船技術管理公司的控股權益。此次收購使本公司具備進行技術管理的能力，公司內部可以履行安全、品質、符合法規、保安及環保等關鍵職能；亦讓本公司擁有鞏固本身商業營運的進一步專業知識。作為本次收購的一部份，本集團亦收購了兩間小型公司：一間從事海事勘查及諮詢業務的公司和一間供應海運消耗品的供應商公司。

### 本公司重組前的業務架構

一九九九年五月，初始投資者與 Pembroke（前身為 Pacific Basin Shipping Limited）聯合建立以小靈便型乾散貨海運為主的乾散貨海運業務。在 Pembroke 以其貨船營運與貨船管理專業技能作為出資，及初始投資者則投入海運業務購買貨船所需資金的基礎上，雙方整合為一間綜合海運企業。自設立之初，Pembroke 與初始投資者已建立高水準的整合、合作關係及策略規劃，其中初始投資者對業務（該業務亦為下述管理合約條款內的事項）發揮重大影響。



---

## 業務

---

一九九九年期間，Pembroke 安排購買若干貨船及訂購數艘新船。這些貨船所需資金部份是透過 Pembroke 安排的債務融資籌集，部份則透過初始投資者提供的股本融資籌集。此後三年內，Pembroke 與初始投資者爭取機會增加本公司船隊貨船數量，以拓展業務。上述業務拓展需要的額外資金，由初始投資者或 Pembroke 及其現有股東提供，如有必要，則由 Pembroke 物色的其他獨立金融投資者提供。遵照行業慣例，每艘貨船均由獨立公司擁有。由初始投資者擁有的貨船透過初始公司持有，Pembroke 及其股東共同擁有七間輪船公司 38% 至 83% 的權益。而 Pembroke 則擁有各間輪船公司或其擁有輪船的附屬公司全部有投票權的 A 類股份（但 Riley Shipping (BVI) Limited 的情況（該公司的 20%A 類股份由 Pembroke 持有，其餘 80% 由控股方的一名成員控制）及 Eastern Venture Corporation 的附屬公司 Pacific Basin Bulker (No. 103) Corporation 的情況（該公司為一間合資公司，Pembroke 間接地與合資方各持有其 50% 的 A 類股份）除外）。其他金融投資者僅享有輪船公司的經濟權益，並無投票權，而且在本公司的海運業務中擔當的角色，僅限於籌集購買新貨船的部份採購成本。初始公司與輪船公司均由 Pembroke 根據長期管理合約管理與運作，並構成本公司重組前海運業務的一部份。Pembroke 透過董事會組成或管理合約，與初始投資者合作，共同控制初始公司及輪船公司所擁有的貨船的營運。由於海運行業對營運資本的要求高，Pembroke 與初始投資者設立本節概列的架構。

初始公司及輪船公司所擁有的貨船，透過長期管理合約委托管理公司（Pembroke 之附屬公司）營運及管理。除其中兩間管理公司外，其他管理公司均將在重組之後成為本公司的全資附屬公司。長期管理合約仍持續有效，且無固定合約期限，僅在極有限的情況下，可由初始公司或輪船公司予以終止。

初始公司與輪船公司所擁有貨船的管理合約均列有成交費用的條文，賦予 Pembroke 對該等貨船的實際入股權，惟此費用按兩類不同基準計算。

根據管理合約，貨船的一切有關管理事務均由 Pembroke（或受其控制的實體）全權實施，由其負責：(i) 招攬及磋商貨船的租用事宜，(ii) 磋商貨船的處置或出售事宜，(iii) 磋商貨船的融資事宜，(iv) 安排貨船的一切有關保險事宜及 (v) 以其他方式管理有關貨船的任何其他商業事宜。

Pembroke 對初始公司各項事宜及該等公司擁有的貨船進行日常管理，其中包括對該等貨船的租用及營運事務的酌情權，而有關貨船的管理合約載有若干初始投資者的額外權利，以反映初始投資

---

## 業務

---

者與 Pembroke 之間的創始性質關係，並經考慮初始投資者提供了相當數額的資金。除事先獲得初始投資者批准外：

- 將任何初始公司或其持有的任何貨船出售；
- 訂立或修改初始公司借入或借出資金的任何協議；
- 更改、修訂或終止初始投資者與 Pembroke 簽訂的任何合約安排；
- 發行或出售初始公司或 Pembroke 的任何債務或股本證券；
- 採納或變更初始公司的任何重大會計政策；
- 更改、修訂、延續或終止初始公司簽訂的任何重大協議；
- 使初始公司作出任何分配；或
- 將初始公司或 Pembroke 清盤、解散或重組。

此外，Pembroke 同意，未經初始投資者同意，將不會獨立投資於任何可能與本公司海運業務構成競爭的海運業務。而且，除上述管理合約外，初始投資者與 Pembroke 之間的關係乃透過其他各種合約安排加以鞏固。該等安排包括 (i) 根據一項協議，倘若當初始公司與若干管理公司進行同業出售，則各方將加以整合及 (ii) 「業務－與控股方的關係」一節所述先前的獎勵計劃。

輪船公司所擁有貨船的管理合約並未列載給予金融投資者的上述額外權利，原因是金融投資者擔任的角色僅限於籌集購買該等貨船的部份採購成本。該等投資者的投資基準，是彼等不會參與上述貨船的營運與管理事宜，因此，在收購有關貨船時訂立的管理合約條款中，並無規定須就貨船營運的任何事宜事先取得金融投資者的批准。

Pembroke 的附屬公司亦向自有船隊、租賃船隊及管理船隊中的貨船提供商業管理服務，並向自有船隊、若干管理船隊貨船及若干第三方船東提供技術管理服務。管理船隊中貨船的船東與該等第三方船東收購其貨船時，Pembroke 未提供任何資助，上述船東僅在事後聯絡 Pembroke，要求其提供商業及技術管理服務。由於 Pembroke 現為該等船東的純粹服務供應商，故有關合約條款未規定任何基於成交的費用（惟只訂明固定費用與基於佣金的費用）。與初始公司和輪船公司訂立的僅可在極有限的情況下予以終止的合約安排不同，該等合約可由有關船東發出三個月書面通知予以終止。有關進一步詳情，請參閱下文「本公司的業務－管理公司」。

---

## 業務

---

如下文「本公司業務一噸位提升」一節詳述，船隊的規模及構成是受到（其中包括）買賣二手船的影響。於截至二零零三年十二月三十一日止三個財政年度期間，經已出售了由初始投資者及若干輪船公司股東擁有的四艘小靈便型船。上述各貨船最初由 Pembroke 安排收購，並於收購或交付之日（視情況而定）起由 Pembroke 進行商業及技術管理。

New Forest 號貨船由初始投資者於一九九九年購買，並於二零零二年七月出售。該貨船截至出售之日的營運業績已載入附錄一(A)會計師報告內，支付予 Pembroke 附屬公司的商業管理及技術管理費亦已載入附錄一(B)會計師報告內。並無就本貨船的出售支付任何成交費用。

Island Explorer 號貨船由 Pembroke 及其股東於一九九八年購買，並於二零零三年八月出售予 IHC 聯營體成員 Runciman Investments Limited，Runciman 隨後將該貨船簽入 IHC 聯營體。Pembroke 附屬公司繼續就這艘貨船提供商業管理，並且開始提供技術管理服務。Eastern Forest 號貨船由 Pembroke 及其股東於一九九九年購買，並於二零零二年七月出售。就該等貨船支付予 Pembroke 附屬公司的商業管理及技術管理服務費及成交費用已載入附錄一(B)會計師報告中。

Sun Emerald 號貨船的 80% 由 Eagle Pacific International Limited（一間輪船公司的股東及控股方成員）擁有。該貨船的出售協議於二零零三年十二月達成，而該貨船於二零零四年二月才完工及交付。由於該日期不在該等報告所涵蓋期間，故無需在會計師報告所載財務資料中反映本出售事項（包括成交費用），然而，支付予 Pembroke 附屬公司的商業管理及技術管理費已載入附錄一(B)會計師報告中。

此外，Pembroke 的附屬公司亦開展若干業務活動，如 (i) 局部擁有在新加坡營運的石油產品油輪，(ii) 擁有英國 IndoChina Ship Management (UK) Limited 的 50% 權益，該公司主要向歐洲的化學品貨船及油輪的第三方船東提供技術管理服務，及 (iii) 全資擁有特定公司，該等公司已訂約建造兩艘小型散貨貨船。由於上述業務與本公司業務不相符，本公司沒有要求轉讓，故不屬於 Pembroke 向本公司轉讓的管理公司。有關進一步詳情，請參閱「業務 — 與控股方的關係 — Epic」一節。

Pembroke（及管理公司）的董事及高級管理人員負責管理初始公司及輪船公司所擁有的貨船。在截至二零零三年十二月三十一日止的三個財政年度內，初始公司的董事成員基本維持不變，董事會中除獨立董事外，Buttery 先生、Harris 先生、Over 先生、李先生、Friedman 先生及 Dowling 先



---

## 業務

---

生均為初始公司董事及高級管理人。在此期間，實益擁有 Pembroke 權益的股東及初始投資者亦基本維持不變。

如上所述，Pembroke 與初始投資者建立高度的整合和合作關係，共同營運。本公司重組前的「Pacific Basin」業務，在截至二零零三年十二月三十一日止的至少三個財政年度內，均以共有的單一企業形式營運。因此，Pembroke 與初始投資者（作為控股方成員公司）在重組前控制了業務的管理權。然而，初始公司、輪船公司與管理公司均為獨立的合法實體。因此，為了上市，有必要將本公司業務整合在一間新的控股公司旗下（見下文「重組」一節）。

此外，按下文「業務－重組」一節所述，控股方將繼續由本公司於重組及全球發售前後的控股股東（按上市規則界定）組成。於截至二零零三年十二月三十一日止年度，初始投資者的持股量亦一直未變動，且 Pembroke 的持股量亦未有重大變動，因此，至少在最近經審核財政年度（即截至二零零三年十二月三十一日止年度）內，本公司仍具有擁有權與控制權。

此外，本公司的營業記錄不少於三年，於上市時將擁有至少 20 億港元的市場資本，於截至二零零三年十二月三十一日止年度賺取備考收益至少 5 億港元，且截至二零零三年十二月三十一日止的三個年度經營業務產生的現金流量超過 1 億港元。因此，本公司符合上市規則第 8.05(2) 條的標準。

### 重組

如上述「歷史及發展」一節及「本公司重組前的業務架構」一節所述，Pembroke 與初始投資者各自的業務權益已發展至包括初始公司、管理公司及每一間輪船公司。

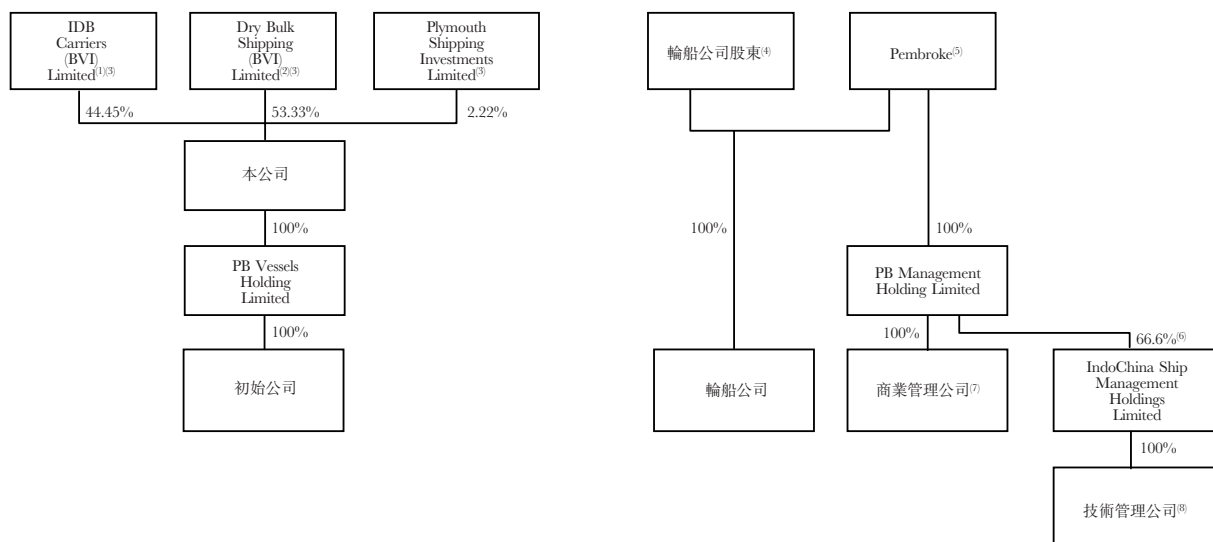
### 初始公司重組

於二零零四年三月三十日，初始投資者向若干初始公司提供總額約達 3,100 萬美元的股東貸款透過向初始投資者發行新股資本化，詳情載於本招股章程附錄六「公司重組」一節。

於二零零四年三月三十日緊隨資本化及新股發行後，初始公司轉讓予本集團，代價是向初始投資者發行若干股份及支付若干現金（將於上市日期後，以全球發售所得款項以外的現金資源支付）。

## 業務

初始公司完成向本公司轉讓之後，Pembroke 完成內部重組（見下文）之後，本公司的有關部份及 Pembroke 的集團架構如下：



附註：

- (1) Furman Selz Investors II L.P. 擁有 IDB Carriers (BVI) Limited 約 88.2% 的註冊資本權益，而 FS Private Investments LLC 是 Furman Selz Investors II L.P. (以及 IDB Carriers (BVI) Limited 其他兩名股東) 的管理人，有權控制 IDB Carriers (BVI) Limited 行使所持股份附帶的投票表決權。
- (2) Nassau Capital Real Estate Partners III L.P. 擁有 Dry Bulk Shipping (BVI) Limited 約 41% 的註冊資本權益。
- (3) 在本階段重組中，IDB Carriers (BVI) Limited、Dry Bulk Shipping (BVI) Limited 及 Plymouth Shipping Investments Limited 的持股量並無變動。
- (4) 輪船公司股東 (Pembroke 除外) 包括 Pembroke 的若干股東及 Pembroke 物色的其他金融投資者。

輪船公司及其資產的投票權及經濟權益透過 A 類股份與 B 類股份架構被擁有。四家輪船公司 (即 Eastern Venture Corporation、New Majestic International Limited、Riley Shipping (BVI) Limited 及 Investors Choice Limited) 均已發行 A 類股份及 B 類股份。A 類股份為有投票權股份，除認購額 (即每股 A 類股份的面值) 回報外，並不具有參與任何股息或其他分派的權利。上述輪船公司的 B 類股份無投票權，但有同等權利參與所有利潤分派及 (除 A 類股份面值以外的) 資本分派。

Pembroke 及其附屬公司持有上述輪船公司的全部 A 類股份，惟 Riley Shipping (BVI) Limited 的情況例外，該公司的 20% A 類股份由 Pembroke 持有，其餘 80% 由 Eagle Pacific International Limited 控制 (進一步詳情見下文)。同時，Pembroke 及其附屬公司持有 Eastern Venture Corporation 的全部 A 類股份 (進一步詳情見下文)，並 Pembroke 間接持有 Pacific Basin Bulker (No.103) Corporation 的 50% A 類股份，而 Eastern Venture Corporation 則持有 Pacific Basin Bulker (No.103) Corporation 的 63.5% B 類股份。

其他三家輪船公司 (即 Beckley Enterprises Limited、Keswick Holdings Limited 及 Foreview Holdings Limited) 僅有已發行的普通股。然而，其擁有貨船的附屬公司有類似的 A 類股份及 B 類股份架構，Pembroke 或其附屬公司持有所有 A 類股份，而此三家輪船公司持有所有 B 類股份。

## 業務

附註（續）：

未完成重組之前，持有該等輪船公司股份（或其B類股份，如適用）的股東如下所列：

<b>Eastern Venture Corporation**</b>		<b>Foreview Holdings Limited</b>	
Cormorant Shipping Limited (C) . . . . .	3.45%	Jacques Saverys (C) . . . . .	9.38%
Firelight Investments Limited (C) . . . . .	10.34%	Tritium Partners LLC . . . . .	46.88%
Metro Pacific Investments Ltd. . . . .	20.69%	Petercam S.A. . . . .	6.25%
Petercam S.A. . . . .	20.69%	Eagle Pacific International Limited (C) . . . . .	16.88%
Sinolight Enterprises Corp. . . . .	3.45%	Pembroke Shipping Limited (C) . . . . .	20.63%
International Tool & Machine Company Ltd. . .	8.62%		<b>100%</b>
Pembroke Shipping Limited (C) . . . . .	32.76%		
	<b>100%</b>	<b>Riley Shipping (BVI) Limited</b>	
<b>Beckley Enterprises Limited</b>		Eagle Pacific International Limited (C) . . . . .	80.00%
Jacques Saverys (C) . . . . .	6.67%	Forecastle Inc. . . . .	5.00%
Tritium Partners LLC . . . . .	33.33%	Tritium Partners LLC . . . . .	10.00%
Petercam S.A. . . . .	16.67%	Petercam S.A. . . . .	5.00%
Eagle Pacific International Limited (C) . . . . .	16.67%		<b>100%</b>
Pembroke Shipping Limited (C) . . . . .	26.67%	<b>Investors Choice Limited</b>	
	<b>100%</b>	Bocimar Far East Holdings Limited (C) . . . . .	30.00%
<b>New Majestic International Limited</b>		Tritium Partners LLC . . . . .	30.00%
Jacques Saverys (C) . . . . .	4.70%	Eagle Sky Investments Limited (C) . . . . .	40.00%
Tritium Partners LLC . . . . .	40.70%		<b>100%</b>
Petercam S.A. . . . .	11.63%	證明：	
Eagle Sky Investments Limited (C) . . . . .	23.26%	** Eastern Venture Corporation 持有 Pacific Basin Bulker	
Hans Kremmel . . . . .	9.30%	(No.103) Corporation 的 63.5%B類股份。Pembroke 間	
Pembroke Shipping Limited (C) . . . . .	10.47%	接持有 Pacific Basin Bulker (No.103) Corporation 的	
	<b>100%</b>	50%A類股份。	
<b>Keswick Holdings Limited</b>		C = 控股方成員。	
Jacques Saverys (C) . . . . .	3.70%		
Petercam S.A. . . . .	5.17%		
Eagle Pacific International Limited (C) . . . . .	28.98%		
Anthony J. Hardy (C) . . . . .	1.03%		
Hans Kremmel . . . . .	9.26%		
Timoco Invest & Trade . . . . .	1.85%		
Pembroke Shipping Limited (C) . . . . .	50.00%		
	<b>100%</b>		

截至二零零三年十二月三十一日止年度，除 Pembroke 透過購入另一投資者的股份擴大其權益之外，先前開展經營活動的輪船公司股權並無重大變化。當一間輪船公司是於二零零三年註冊成立時，那間輪船公司於初次發行股份（及轉讓認購股份）予參與的投資者後，自初次發行至二零零三年十二月三十一日期間，各股東於此輪船公司的股權比例亦無進一步變化，除 Pembroke 透過購入另一投資者的股份擴大其權益。重組後，本公司將全資擁有所有輪船公司。

## 業務

附註（續）：

(5) 重組前後，Pembroke Shipping Limited 的股東如下所列：

股東	重組前		重組後*	
	股份	百分比	股份	百分比
<b>主要股東</b>	<b>1,611</b>	<b>51.97%</b>	<b>1,783</b>	<b>48.19%</b>
Asia Distribution Limited **	707	22.81%	707	19.11%
Ansleigh Limited	452	14.58%	538	14.54%
Turnwell Limited	452	14.58%	538	14.54%
<b>同時亦是輪船公司股東的股東（或與該等股東共同控制）</b>	<b>550</b>	<b>17.74%</b>	<b>550</b>	<b>14.86%</b>
Bocimar Far East Holdings Limited	300	9.68%	300	8.11%
Jacques Saverys	100	3.23%	100	2.70%
Goldeneye Shipping Limited ***	100	3.23%	100	2.70%
Anthony J. Hardy	50	1.61%	50	1.35%
<b>其他</b>	<b>939</b>	<b>30.29%</b>	<b>1,367</b>	<b>36.95%</b>
<b>總計</b>	<b>3,100</b>	<b>100.00%</b>	<b>3,700</b>	<b>100.00%</b>

\* 假設根據二零零三年五月二十六日採納的 Pembroke 認股權計劃，涉及 Pembroke 600 股股份的認股權獲得行使。根據上述認股權計劃的條款，該等認股權可於重組後行使。

\*\* Asia Distribution Limited 與 Firelight Investments Limited、Eagle Sky Investments Limited 及 Eagle Pacific International Limited 共同控制、持有若干輪船公司的股份，因此為控股方的成員公司。

\*\*\* Goldeneye Shipping Limited 與 Cormorant Shipping Limited 共同控制、持有其中一間輪船公司的股份，因此為控股方的成員公司。

(6) Jardine Shipping Limited 持有技術管理公司的控股公司 IndoChina Ship Management Holdings Limited 33% 的股權。

(7) 下列管理公司提供商業管理服務，並由 Pembroke 全資擁有。完成重組後，該等公司將由本公司全資擁有：

(i) Pacific Basin Shipping (HK) Limited（前身為 Pacific Basin Agencies Limited），(ii) Pacific Basin (HK) Limited，(iii) PB Supervisory Limited，(iv) Pacific Basin (UK) Limited，(v) Pacific Basin Chartering Limited，(vi) Pacific Basin Shipping & Trading Company Limited，(vii) International Handybulk Carriers Management Limited，(viii) IHC Chartering Limited，(ix) PBST Co. Ltd，(x) Taylor Shipping (BVI) Limited。

此外，由於停止業務活動的公司 Pacific Basin Agencies Limited（前身為 PB (HK) Limited）於二零零四年五月十二日轉讓予 PB Management Holding Limited，本公司亦將於重組完成後全資擁有該公司。

PBST Co. Ltd 亦持有 Pacific Basin Bulker No. 103 Corporation 5 股 A 類股份（相當於該公司已發行 A 類股份之 50%），而該公司為貨船 Captain Corell 之船東。

下列管理公司提供下述服務，Pembroke 於其中擁有下列權益：

(xi) Pacific Basin Logistics Limited 50% 權益，該公司採購圓木捆，並透過 IHC 聯營體將圓木捆安排從西非運出，及

(xii) The London Shipping Consultancy Limited 49% 的權益，該公司在英國提供海運盡職調查服務。

Pembroke 在上述兩間公司所持股份將於完成重組時轉讓予本公司。

---

## 業務

---

附註（續）：

(8) 下列管理公司提供技術管理服務，Pembroke 持有該等公司 66.67% 的直接或間接權益。完成重組後，該等公司將由本公司全資擁有：

(i) IndoChina Ship Management Limited，(ii) IndoChina Marine Services Limited，(iii) IndoChina Ship Management (HK) Limited，(iv) Majestic Carriers Inc.，(v) Pacific Basin Shipping (USA) Inc. (前身為 IndoChina Ship Management (USA) Inc.)，(vi) IndoChina Ship Management Inc.，(vii) IndoChina Marine Services Inc.，(viii) PacMarine Services Limited，(ix) PacMarine Surveying Service Pte. Ltd (前身為 PMS Surveying Services (Pte) Ltd)，(x) PacMarine Services (UK) Ltd，(xi) PacMarine Services (HK) Ltd。

### Pembroke 及其他重組事宜

二零零四年三月十八日，Pembroke 不可撤銷地同意轉讓其於管理公司的最終控股公司 PB Management Holding Limited 的有效股權及其於若干輪船公司的權益。該等輪船公司是指 Keswick Holdings Limited、Beckley Enterprises Limited、Foreview Holdings Limited、Eastern Venture Corporation 及 New Majestic International Limited，並同意促使 Pacific Basin Shipping and Trading Company Limited (其附屬公司) 將所持有 Investors Choice Limited 及 Riley Shipping (BVI) Limited 的股份轉讓予本集團，代價是獲取若干發行股份及／或現金 (將於上市日期後，以全球發售所得款項以外的現金資源支付)。而於上述公司的經濟權益將視為於二零零四年三月三十一日轉讓予本集團。管理公司及輪船公司均已宣派截至二零零四年三月三十一日的未分配盈利的股息，進一步詳情載於本招股章程附錄六「公司重組」一節。為籌備上述轉讓事宜，Pembroke 已於二零零四年三月三十一日完成內部重組。根據重組，管理公司與 Pembroke 訂立的監督、代理及管理協議已經或將於上市日期前終止。上述 PB Management Holding Limited 及輪船公司的轉讓事宜將於上市日期上午六時零二分完成。

於二零零四年三月十八日或之前，各輪船公司 (Pembroke 除外) 的每一位股東不可撤銷地同意將所持有該等輪船公司的股份轉讓予本公司，代價是獲取若干發行股份及／或現金 (將於上市日期後，以全球發售所得款項以外的現金資源支付)。而於上述公司的經濟權益將視為於二零零四年三月三十一日轉讓予本公司 (以及按上文所述，宣派截至二零零四年三月三十一日的未分配盈利的股息)，轉讓事宜將於上市日期上午六時零二分完成。

二零零四年三月十六日，Jardine Shipping Limited (「Jardine Shipping」) 不可撤銷地同意將所持有 IndoChina Shipping Management Holdings Limited (「IndoChina Holdings」) 的 33.33% 股權轉讓予本公司，代價是獲取若干發行股份及現金款項 (將於上市日期後支付，但並非自全球發售所得款項中撥款支付)。於 IndoChina Holdings 的經濟權益將視為於二零零四年三月三十一日轉讓予本公司，轉讓事宜將於上市日期上午六時零二分完成。完成是項轉讓 (及上述 Pembroke 將 PB Management Holding Limited 轉讓予本集團) 後，IndoChina Holdings 將由本集團全資擁有。如「業



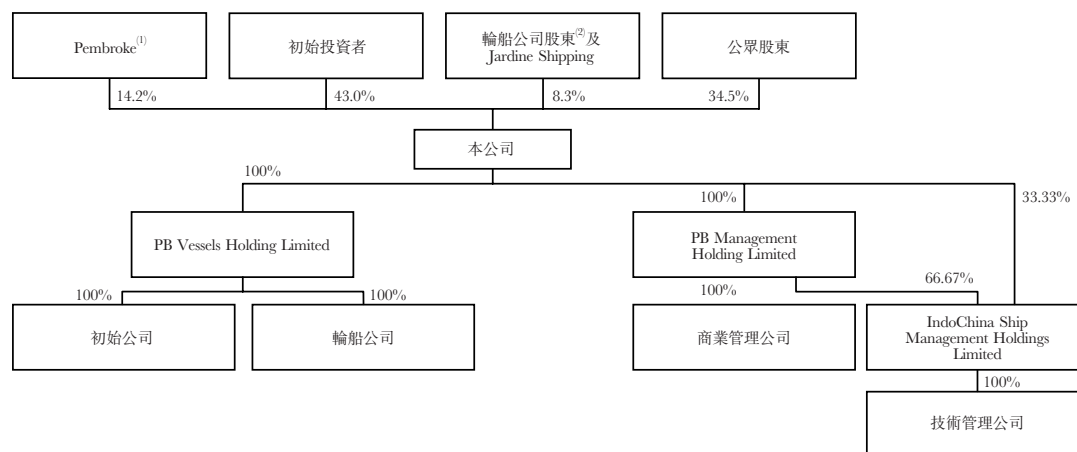
## 業務

務 — 與控股方的關係 — Epic」一節所述，Epic Shipping (BVI) Limited 所持 IndoChina Ship Management (UK) Limited 的 50% 權益將不會轉讓予本集團，原因是該實體的業務與本集團的業務不相符。

二零零四年三月三十日，初始投資者向若干初始公司所提供合共約 31,000,000 美元的股東貸款，已透過向初始投資者發行新股轉為資本，有關進一步詳情載於本招股章程附錄六「公司重組」一節。

將各初始公司及 Pembroke 於 PB Management Holding Limited（管理公司的控股公司）及輪船公司的權益轉讓予本集團，其基本目的是將上述公司整合在一個公司旗下，為本集團籌備全球發售實施各項活動組建傳統的控股公司架構。將上述第三方所持有初始公司及 IndoChina Holdings 的權益轉讓予本集團，將確保上述實體成為本集團全資擁有的成員公司。

於重組及全球發售完成之後，本集團架構的簡化模式如下：



於管理公司及輪船公司的經濟權益將視為於二零零四年三月三十一日轉讓予本公司，以使本公司(i)能夠訂定日期以決定管理公司及輪船公司（及彼等擁有的貨船）的價值，(ii)選定應將哪一些公司轉讓予本集團及(iii)決定本公司收購管理公司、輪船公司及初始公司須支付的代價金額，並由此得以確定本公司於全球發售前的擁有權。

重組旨在將初始公司、輪船公司及管理公司整合在一起，以便進行全球發售；這是於上市日期完成重組的理由所在。重組定於上市日期上午六時零四分完成。

附註：

- (1) 全球發售並無導致 Pembroke 持股量變動。
- (2) 輪船公司股東（Pembroke 除外）包括 Pembroke 的若干股東及 Pembroke 物色的其他金融投資者。
- (3) 緊隨重組之後，PBST Co. Ltd. 將繼續持有 Pacific Basin Bulker (No. 103) Corporation 5 股 A 類股份（相當於已發行 A 類股份之 50%），餘下 50% 由合資方持有。Eastern Venture Corporation（其中一家貨船公司）擁有貨船 Captain Corellil 的船東 Pacific Basin Bulker (No. 103) Corporation 資本中所有已發行 B 類股份。

## 業務

於全球發售前後（假設超額配股權未獲行使），控股方於本公司的持股量如下：

股東	全球發售前的 持股量		全球發售後的 持股量	
	股份	佔已發行 股份百分比	股份	佔已發行 股份百分比
<b>Pembroke Shipping Limited*</b> . . . . .	<b>200,817,582</b>	<b>19.75%</b>	<b>180,180,883</b>	<b>14.22%</b>
<b>初始投資者</b> . . . . .	<b>700,016,897</b>	<b>68.83%</b>	<b>544,971,160</b>	<b>43.01%</b>
<i>Plymouth Shipping Investments Limited</i> . . . . .	15,555,775	1.53%	12,110,348	0.96%
<i>IDB Carriers BVI Limited</i> . . . . .	311,119,010	30.59%	242,209,708	19.12%
<i>Dry Bulk Shipping (BVI) Limited</i> . . . . .	373,342,112	36.71%	290,651,104	22.93%
<b>輪船公司的 Pembroke 股東</b> . . . . .	<b>58,032,008</b>	<b>5.70%</b>	<b>46,714,494</b>	<b>3.69%</b>
<i>Firelight Investments Limited</i> . . . . .	1,321,703	0.13%	1,063,942	0.08%
<i>Eagle Pacific International Limited</i> . . . . .	27,856,961	2.74%	22,424,243	1.77%
<i>Eagle Sky Investments Limited</i> . . . . .	16,390,743	1.61%	13,194,189	1.04%
<i>Bocimar Far East Holdings Limited</i> . . . . .	8,139,060	0.80%	6,551,765	0.52%
<i>Jacques Saverys</i> . . . . .	3,767,181	0.37%	3,032,498	0.24%
<i>Anthony J. Hardy</i> . . . . .	115,792	0.01%	93,210	0.01%
<i>Cormorant Shipping Limited</i> . . . . .	440,568	0.04%	354,647	0.03%
<b>非控股股東</b> . . . . .	<b>58,144,122</b>	<b>5.72%</b>	<b>58,144,122</b>	<b>4.59%</b>
<b>新公眾股東</b> . . . . .	<b>0</b>	<b>0.00%</b>	<b>437,000,000</b>	<b>34.49%</b>
<b>總計</b> . . . . .	<b>1,017,010,609</b>	<b>100.00%</b>	<b>1,267,010,609</b>	<b>100.00%</b>

有關重組的進一步詳情，包括根據重組將予發行的股份數目及支付的現金，請參閱附錄六「法定及一般資料」。

初始公司及輪船公司所擁有的貨船已經逐一鑑別，由 Pembroke 收購，並由初始投資者或 Pembroke、若干 Pembroke 股東及其他金融投資者提供資金。故此，這些貨船是根據重組併入本公司。管理船隊包括不屬於 Pembroke 物色的獨立第三方擁有的貨船，因此未構成重組的一部份。於截至二零零三年十二月三十一日止三個年度內，於各初始投資者及 Pembroke 的持股權益大體上維持不變。

### 本公司的競爭優勢

#### 管理團隊經驗豐富，擁有公認的執行記錄及聲譽

本公司的領導團隊由高級管理人員及行業專業人士組成，該等人士擁有豐富的亞太及大西洋市場小靈便型船乾散貨海運經驗。本公司的管理團隊擁有該業務各方面的豐富經驗，包括市場分析、租賃、營運貨船、技術管理及船員安排、安全及品質管理、買賣貨船、造船及維修、貨船融資及保險。主席 Christopher Buttery 擁有逾三十年的亞洲海運業經驗。執行總裁 Mark Harris 擁有逾十五

\* Pembroke 股東於上文註腳 5 披露。

## 業務

年的亞洲經驗，其中包括在 Pacific Basin 積累的九年海運經驗。財務總監 Andrew Broomhead 亦擁有逾十年的亞洲經驗，而（英國）董事總經理 Paul Over 則擁有超過二十五年的海運業經驗。本公司執行董事及高級管理人員的海運業經驗平均超過二十年。

本公司相信，本公司已在各小靈便型船乾散貨船承租人當中建立聲譽，在貨船承租人租賃期間提供可靠的現代化貨船及全面服務。本公司相信，PB 靈便型船業務成功業績有利於本公司 (i) 維繫高質素客戶及增加執行該等客戶業務的比例，(ii) 獲得有關租賃及購入二手貨船及新船良機的資訊，(iii) 吸引及挽留有才幹、經驗豐富的員工，(iv) 以有利的條件獲取債務融資及保險，及 (v) 憑藉本公司的品牌及聲譽，發展新的客戶關係。

### 擁有穩固的密切客戶關係及高質素服務的聲譽

本公司相信，本公司主要競爭優勢之一，是具備向客戶提供優質綜合服務的能力。本公司專業人士與乾散貨商品供應商直接合作，按其運輸需求量身定制解決方案。例如，澳洲及紐西蘭的木材出口商為眾多客戶在大洋洲以外地區採購及裝載出口貨物運往整個亞洲的卸貨港時，有多種選擇。透過與客戶積極合作，本公司致力於向客戶提供最佳運費解決方案，以靈活安排時間、航程、吃水及其他港口限制、貨物裝卸時間及港口擁擠等各種因素。本公司的目標在於令客戶確信可以迅速可靠實現其運輸要求，以便其作出銷售決策。本公司相信，持續致力於提供上述水準的服務及效率，是與主要小靈便型船承租人（見下表）等眾多客戶發展及維繫穩固關係的重要因素。上述客戶關係有利於本公司不斷獲得高水準的業務翻單及最佳租船費用，並及早獲取與本公司客戶未來對貨船需求的有關資訊。本公司已增加執行主要客戶的業務。下表顯示本公司於截至二零零三年十二月三十一日止年度，自最主要客戶所得收益，以及之前兩年自該等客戶獲得的收益：

### 本公司最主要客戶（按收益劃分）

收益	2001年	2002年	2003年
	美元	美元	美元
Stratus Shipping Pty. Ltd. (墨爾本) . . . . .	14,866	1,110,366	3,811,191
Carter Holt Harvey Ltd. (奧克蘭) . . . . .	639,212	2,279,113	3,800,348
Fletcher Challenge Forests Ltd. (奧克蘭) <sup>1</sup> . . . . .	553,389	1,755,881	3,739,288

1. 該公司自此一直銷售其林業資產，這些資產的管理權已移交予買家旗下的若干小業務單位。雖然無法保證能夠維繫業務關係，本公司將努力繼續與該等買家保持業務往來。

---

## 業務

---

本公司相信，致力瞭解客戶需求及以專業水準運送貨物是本公司業務成功的重要因素。本公司各項業務的協調、內部租賃、商業及技術營運職能的角色，以及港口代理人及其他服務供應商之間的互相聯繫，使得本公司可以透過縮短港口裝卸貨的時間及處理有關法規事宜，更有效處理貨物海運，從而加強本公司的客戶關係，並改善本公司自身的財務業績。本公司經常監控及追蹤記錄本身的工作表現，確保本公司能夠滿足或超出客戶與本身的期望。

### **規模龐大、規格統一的現代化船隊專為滿足客戶需求而設**

本公司經營一支規模龐大、規格統一的現代化船隊，有助於本公司提供可靠靈活的運輸服務，以滿足客戶的運輸需求。截至二零零四年四月三十日，本公司船隊平均船齡為六年，而全球 PB 小靈便型船的平均船齡約為十七年。本公司相信，客戶更願意租用現代化貨船，且在很多情況下願意就該等貨船支付較高租費。這在一定程度上歸因於世界各地，尤其是處理本公司海運業務的裝貨港口，實施的環境、安全及保養標準普遍日趨嚴格，以及現代化貨船的燃料成本降低、設計改善及可靠性提高。採用現代化貨船既提升本公司作為優質營運商的聲譽，亦令本公司能夠控制貨船本身的保養及維修成本，盡可能降低停租期間，獲得較低保險價格及削減債務融資的成本。

本公司相信，將經營重點集中於現代化、裝備完善的大規模小靈便型船隊（載重噸於 25,000 至 35,000 之間），使本公司得以適當調整、靈活安排，在本公司專長的市場中佔據一席位，從而可集中處理基於安全及保護貨物的原因，需要依據港口限制、船齡要求及貨船規格而適宜採用小靈便型船付運的貨物，例如是從紐西蘭出口的原木運輸。本公司船隊的統一規格亦允許本公司透過貨船調換盡可能增大營運的靈活性，以及更迅速回應客戶的運輸要求。該等優勢促使本公司逐漸與租船客戶直接合作，並且可以獲得規模較小的營運商無法得到的長期合約，原因是本公司可以向客戶保證持續提供船齡及設計適當的貨船，且保證能夠提供客戶所需服務標準。

### **在亞太區市場佔據舉足輕重的地位**

本公司相信，本公司已在亞太市場佔據舉足輕重的地位，使本公司得以滿足貨船承租人的需求，並提供有效營運及充分利用設備的平臺。自二零零一年起，本公司貨船停靠港口中三分之二以上為亞太地區（主要是日本、中國及其他亞洲國家）、北美洲西海岸及大洋洲的裝卸貨港口。

近年來，亞太地區經濟迅猛拓展，大大帶動了該地區對小宗散貨的需求，而本公司長期集中營運亞太地區的海運業務，因為能夠更好地把握這一發展趨勢。本公司相信，此類需求可能會持續增

---

## 業務

---

加。進一步資料載於本招股章程「有關海運業的資料」一節。本公司集中部署於該地區的船隊及專業人員，有利於滿足該地區現有及潛在新客戶任何更多的運輸要求。

### **與服務提供者及供應商形成緊密的合作關係**

本公司與本公司大多數主要供應商關係密切，該等供應商包括船員公司、保險提供者及造船者。本公司與提供船員的公司合作，聘用在國際貿易的小靈便型船的營運及保養方面擁有豐富經驗的高級職員及船員。本公司聘用的許多高級職員及船員均已在本公司船隊服務數年。這對本公司及客戶而言均至關重要，原因是本公司及客戶均倚賴貨船的高效運作及對眾多裝卸貨港口各種不同需求的有效管理，該等需求包括清潔貨艙、檢驗及起重機檢查等。

最近五年，本公司已在日本船廠訂購、建造及獲交付十五艘小靈便型新船，另外四艘仍然在建造中。本公司亦已與多間中國船廠建立關係。本公司與新船建造合約期間所涉各方合作，以確保高效建造過程順利完成，以便本公司可以按時獲交付按本公司設計規格建造的貨船。本公司亦已與大型船舶融資機構建立密切的關係。本公司相信，該等機構會持續協助本公司以有利的條件獲取債務融資及其他例如外匯及對沖工具的金融服務。

### **本公司的策略**

本公司將運用以下策略，充分發揮競爭優勢，致力實現可持續增長，並為股東創造長期價值：

#### **加強提供全面的客戶服務**

本公司擬進一步擴大服務範疇及加大服務靈活性，以滿足客戶的運輸要求。透過與主要客戶密切合作，本公司將設法成為該等客戶整體運輸及物流業務的更重要組成部份。本公司的目標在於擁有隨時執行主要客戶貨物運輸業務所需的適當噸位。為實現這一目標，本公司需要維持一支大規模現代化船隊，以提供客戶及本公司要求的服務及營運靈活性。本公司的另一宗旨是改善客戶管理其整體運輸要求及面對運費變動風險的能力。本公司將透過持續靈活安排本公司願意承接的貨運合約規模及期間、本公司願意租入及租出貨船的期間，以及客戶安排貨船入 IHC 聯營體的能力，從而令彼等按照現行市場價格獲得貨運收入，以沖抵運輸商品時招致的貨運成本。

#### **發展及拓寬客戶基礎**

本公司業務成功增長，現已吸引到高質素的客戶。本公司承接該等客戶的貨運業務量日益增多，且本公司打算進一步擴大現有客戶基礎。此外，本公司預期隨著散貨商品需求的增大，客戶的



---

## 業務

---

貨運需求亦會增長。本公司的目標在於從上述需求中獲益及成為客戶運輸解決方案中日益重要的一份子。

此外，本公司相信，本公司持續致力於提供優質的服務，應可拓寬客戶基礎。此舉有助於改善本公司收入的質素，並為本公司帶來更多優質貨運貿易、逆航貨運、租船貨運合約及業務翻單。

### **擴大船隊規模，滿足不斷增長的客戶需求**

本公司策略性地致力於擴大船隊規模，以滿足現有及潛在新客戶不斷增長的需求。預期貨船供應仍將保持不變或減少，而貨物運輸則持續增長，使 PB 小靈便型船有富吸引力的供求特性。本公司正因應該等市場行情帶來的商機擴大船隊規模。

本公司將力求在 (a) 對本公司的服務預期需求、市場商機、管理租費的季節性波動及業內固有循環週期與 (b) 本身船隊規模及狀況之間，維持適度平衡。將可透過實施積極的噸位提升計劃實現此平衡，包括購買新貨船、收購及出售二手貨船、租入及租出貨船以及選擇性地增加 IHC 聯營體的成員。本公司將持續全力維持現代化、淺吃水、設計精良的船隊，因為本公司相信，該等貨船能夠在最大程度上滿足客戶需求及創造營運效益，且會有利於使本公司大部份貨船租費具競爭力，且貨船轉售價值的提高，亦令本公司從中獲益，這與本公司船隊需求相符。

### **加大主要貿易及逆航貨運業務**

本公司擬持續擴大於支付高價順航貿易的業務及市場份額。本公司亦打算獲取不斷增多的逆航貨物運輸業務，以提高本公司的設備利用率。

本公司的主要貿易包括從澳洲、紐西蘭及北美洲西海岸等商品豐富的亞太區國家運送原材料往中國及亞洲其他地區的高消費區域。需要具備高水準的管理及營運能力及專業知識，擁有能夠裝運貨物的現代化貨船，並需遵守港口國家主管機構日益嚴格的規管要求，且能夠向高要求的客戶提供其所需的優質服務及按時交付貨物，才能成功執行該等貿易。本公司相信，本公司已完全具備該等基本要素，能夠提供全面性兼具成本效益的服務，使本公司可以吸引優質的承租人及產生高水準的業務翻單量及長期貨運合約。

憑藉本公司上述船隊規模所賦予的營運靈活性及本公司從一級貿易獲取貨運業務的信心，本公司始終在努力增加逆航貨運（通常是從亞洲回航至主要載運港口）業務量，例如從馬來西亞運輸化

---

## 業務

---

肥至澳洲及從台灣運輸水泥至北美洲。該等貨物的運費往往較低，而順航貨物及區域內貿易海運的成功融合，較傳統的往返航程縮短了壓載天數，提高了貨船的利用率，從而增加本公司所得回報總額。

### 大靈便型船領域的拓展潛勢

本公司已簽訂合約在中國購買兩艘大靈便型新船，預定交付日期為今年稍後及二零零五年初。這兩艘貨船已租賃予中國最大的海運公司——中國遠洋運輸（集團）總公司（「中遠集團」），租期為五年。建造中的第三艘大靈便型船將於二零零五年第二季度交付，並納入本公司的管理船隊。若本公司有信心可以有效部署大靈便型船，以滿足客戶的海運要求，則本公司將會評估加添更多大靈便型船擴大船隊的可能性。

## 本公司的業務

### 海運服務的提供者

本公司擁有規模龐大、規格統一的現代化淺吃水小靈便型乾散貨船船隊，透過商業化營運為客戶提供海上運輸服務及物流支援。本公司在客戶指定的眾多裝貨港與卸貨港之間運輸各種貨物。本公司專門從事小宗散貨商品運輸業務，此類商品包括木材、鋼鐵產品、化肥、農產品及水泥等，本公司從盛產這些商品的澳洲、紐西蘭及北美洲西海岸等地區，將這些商品運至中國及亞洲其他國家地區的高消耗區域。

由於中國等眾多亞太區國家的港口水淺及／或基礎設施不完善，使用較大型貨船或缺少所需設計性能的貨船常常受到限制。此外，儘管日本、台灣及韓國等國家或地區有深水港口可供使用，高成本的內陸運輸及山區地形往往更適宜採用小靈便型船，此種貨船可直接停靠於吃水有限的較小港口。本公司的小靈便型船安裝了便於在甲板上堆放原木的支柱，且甲板上亦裝有起重機，可在無適當岸上設施的港口裝卸貨物。小靈便型船吃水淺，能夠停靠其他貨船可能無法停靠的吃水有限的港口。該等性能提高了小靈便型船的貨物承載能力，令該等貨船能夠在整個亞太地區的所有有關港口停靠，從而提高了本公司的服務質素及營運靈活性。

### 租賃及營運

本公司的貨船租賃業務總辦事處位於香港，負責安排部署在太平洋地區營運的所有貨船，並配合活動範圍涵蓋大西洋及地中海的倫敦租賃辦事處業務。各辦事處均有專門負責租賃及商業營運的團隊駐留。

本公司的收入來源主要是本公司自有船隊及租賃船隊受僱所得的租船收益。管理船隊貨船所得的租船收益扣除應付予本公司的管理費後，歸該等貨船的有關船東所有。二零零三年，本公司自有

---

## 業務

---

船隊受僱所得備考綜合收益為 5,130 萬美元，而本公司自有船隊及租賃船隊受僱所得備考綜合收益為 6,640 萬美元，佔本公司備考綜合收益總額的 82.4%。通常依據以下三種基本合約關係提供該等運輸服務：

- 程租合約，船東據此按貨物由裝貨港運至卸貨港支付運費的租賃行為，並由船東負責支付營運成本及航程成本；
- 租船貨運合約，與程租合約相同，但租船貨運合約是關乎協議期限內兩次或以上的海運航程。協議期限可能會長達數月或數年；及
- 期租合約，在協議期限內租賃貨船的租賃行為，在此種情況下，船東按天收款，並負責營運貨船及支付營運費用，而承租人則負責支付航程費用，並承擔港口或航程的延誤風險，惟貨船缺陷造成的延誤除外。

本公司的貨船按程租合約（包括根據租船貨運合約履行的貨物運輸）及租期不定的期租合約受僱。隨著本公司拓展業務規模及業務日益繁複以及本公司擴大船隊，程租合約業務所用貨船設備佔 IHC 聯營體 總船數的比例激增，由二零零一年第四季度的約 20% 增至二零零四年首季的 70%。發生此種轉變的原因是本公司在策略上積極尋求向托運人提供直接服務，而非將本公司的貨船轉租給其他營運商。由此，本公司目前已與該地區若干主要客戶建立穩固的關係，並拓寬所能提供的服務範疇，及擴大船隊規模以滿足客戶對該等服務不斷增長的需求，從而提高本公司的收益。

此策略轉變開始於二零零一年十月，其時本公司成立小靈便型乾散貨貨船的收益共用聯營體，即 IHC 聯營體，向亞太地區的主要承租人提供由經驗豐富的業界專業團隊作為後盾的大型、現代化機動船隊。最初於二零零一年有三個成員及十七艘貨船的 IHC 聯營體，現已有九個成員及合共三十九艘貨船（其中二十六艘來自本公司自有船隊及租賃船隊），一躍發展成為全球最大的小靈便型船聯營體之一。本公司成功創建 IHC 聯營體 有賴於本公司能夠吸引高質素的成員，包括 BHP（一間大型工業商品集團）、中國外運（中國最大的海運公司之一）、TORM（一間在納斯達克全國市場及哥本哈根股票交易所上市的領先國際海運公司）及 Toepfer。透過該聯營體（該聯營體於小靈便型散貨船領域已是一個知名品牌），本公司已在 PB 小靈便型船業務（尤其在亞太地區）佔據舉足輕重的市場地位。

本公司貨船在全球各地從事貿易，其中約四分之三通常部署於亞太地區，該地區乃本公司的主要貿易區。本公司貨船的主要裝貨港位於紐西蘭、澳洲及北美洲西岸，貨物運往亞洲國家，其中以中國、韓國及日本等為最經常的卸貨目的地。中國是本公司發展最快的卸貨目的地。二零零三年，

## 業務

本公司貨船在中國停靠的次數佔總停靠次數的 13%，而二零零一年僅佔 7%。本公司船隊其餘的船隊貿易是在大西洋及地中海地區，或往來太平洋地區。

由於不平衡的貨物運輸，貨船通常會轉載壓艙物從亞洲返至主要載貨地區，以裝運下一批貨物。本公司憑藉程租合約經營策略、船隊提供的服務規模及靈活性以及本公司享有的客戶關係，承載了日益增多的逆航運輸貨物，從而成功縮短了貨船的壓載日數。

本公司貨船承運各種小宗散貨及大宗散貨，其中最主要的貨物為原木與森林產品、化肥、穀物、水泥及鋼鐵。有關資料載於下表：

### IHC 聯營體貨船於 2003 年載運的貨物

貨物	公噸 (以千計)	佔總額的 比例 (%)
原木與森林產品	1,752	23
化肥	1,112	15
穀物	1,019	13
水泥	892	12
鋼鐵	721	10
礦石	583	8
濃縮物	406	5
煤與焦煤	397	5
農產品	312	4
其他散貨	401	5
所有貨物合計	<u>7,596</u>	<u>100</u>

### 貨物運輸合約業務及租賃業務

作為本公司營運策略不可分割的一部份，本公司以租船貨運合約方式承接貨物運輸合約業務，以便滿足本公司客戶要求，從而獲得逆航運輸貨物的業務，以及為本公司帶來確定的未來收益來源。本公司於任何一次所持有租船貨運合約的金額及該等合約所涵蓋的期限，反映 (a) 本公司認為滿足客戶要求所必需採取的措施及 (b) 本公司依據預期可獲得的未來收益來源的確定程度，經考慮可供參考的此類合約的市價、本公司對市場前景的看法及本公司可供使用的船隊規模及調配後而不時採納的政策決定。截至二零零四年三月三十一日，IHC 聯營體已承接未來十二個月的貨運合約，業務約佔其中可貿易日數的 28%，期租合約平均價約為每天 14,000 美元。貨運合約業務指已訂約運輸貨物的日數除以自有、租賃及管理船隊貨船的可貿易總日數。目前，本公司獲得從澳洲及紐西蘭承運原木至亞洲及波斯灣、從中東至紐西蘭、從阿拉斯加至遠東及從東南亞至澳洲運載尿素的貨運合約業務，以及運輸煤、水泥、石油焦及其他小宗散貨的貨運合約業務。上述貨運合約業務規模各異，將於二零零四年及二零零五年到期。

---

## 業務

---

若貨船以租船貨運合約方式租賃，本公司的經營業績將受燃料價格波動的影響。若貨船以期租合約方式租賃，則燃料由承租人支付；若貨船以程租合約方式租賃，則在計算航程時應考慮燃料價格。在履行租船貨運合約期間，為應付燃料價格的潛在上升，本公司根據需求來對沖遠期價格。就二零零四年剩餘期間而言，本公司已就約 100% 的租船貨運合約的燃料需求訂立固定價格協議。

此外，本公司亦承接出航期更長的期租合約業務，作為獲取收益來源或滿足本公司客戶要求的另一種方式。截至二零零四年四月三十日，本公司有三艘貨船的期租超過 60 日，所有三艘貨船仍有約六個月的租期。

### 本公司船隊

本公司的船隊由四十二艘現代化小靈便型乾散貨船所組成，總噸位約為 1,200,000 載重噸，平均船齡為六年。本公司船隊劃分如下：自有船隊有十九艘貨船，全資擁有其中十八艘，平均船齡為四年；租賃船隊有七艘貨船，平均船齡為七年；管理船隊有十六艘貨船，平均船齡為八年。除上述四十二艘貨船以外，本公司亦訂造三艘小靈便型新船，將於今年稍後交付予本公司自有船隊。本公司已有條件地購買四艘二手小靈便型船—於截至最後可行日期屬於管理船隊的貨船，及一艘於二零零五年中期交付的轉售小靈便型新船。本公司將動用全球發售所得部份款項購買上述貨船（見下列船隊清單及「所得款項用途」一節）。收購上述貨船將鞏固本集團在 IHC 聯營體的地位，加強本公司對船隊的控制權以及提高本公司收益，因為本公司可佔取所有租船收益，而非賺取作為貨船管理人的管理費。此外，本公司有權（但並沒有責任）收購租賃船隊中的三艘貨船，其中一艘可隨時予以收購，另兩艘則可分別於二零零七年二月及二零零七年五月後隨時收購。本公司亦訂造三艘大靈便型新船，將於今年稍後及於二零零五年交付使用，其中兩艘將加入本公司自有船隊，另外一艘將加入本公司管理船隊。

於最後可行日期後（故此並未反映在截至二零零四年四月三十日的船隊清單內），本公司已同意租入一艘建於二零零零年、載重噸為 24,602 的小靈便型船，租期為一年加／減一個月，租船費率相當於該貨船在 IHC 聯營體的純盈利。該貨船預期於二零零四年五月編入租賃船隊中。<sup>1</sup>

此外，本公司已達成一項協議，按固定租船費率租賃一艘 32,000 載重噸的小靈便型散裝貨船，租期為七年，並可按稍高費率選擇續租兩個期間（各為一年）。該貨船預期於二零零六年十一月底編入租賃船隊中。本公司有權於租期第三年結束後隨時收購該貨船，但須待成功完成全球發售才作實。

---

1. 此貨船已於二零零四年五月十二日編入租賃船隊。



---

## 業務

---

本公司已就購買一艘 32,000 載重噸的小靈便型散裝貨船達成協議，該貨船預期於二零零五年八月底前，於建造完畢後編入自有船隊。購買該貨船的資金部份來自全球發售所得款項（請參閱「所得款項用途」一節），故須待成功完成全球發售後才作實。

若此次擴展按計劃進行，（但無假設行使購買選擇權），本公司船隊的規模將增加至五十二艘貨船，其中自有船隊有三十艘，租賃船隊有九艘，管理船隊有十三艘。

〔此乃白頁，特意留空〕

## 業務

### 截至 2004 年 4 月 30 日的船隊清單

	本公司所 佔股權(%)	載重噸	建造年份	船齡	造船商	所提供的管理服務		
						IHC	CM	TM
<b>自有船隊 — 十九艘</b>								
1 Sun Ruby <sup>1</sup> . . . . .	100	32,754	2004 年	0 年	日本 Kanda	✓	✓	✓
2 Black Forest <sup>1</sup> . . . . .	100	32,751	2003 年	1 年	日本 Kanda	✓	✓	✓
3 Mount Travers <sup>1</sup> . . . . .	100	28,483	2002 年	2 年	日本 Imabari	✓	✓	✓
4 Mount Fisher <sup>1</sup> . . . . .	100	28,473	2002 年	2 年	日本 Imabari	✓	✓	✓
5 Ocean Exporter <sup>1</sup> . . . . .	100	28,461	2002 年	2 年	日本 Imabari	✓	✓	✓
6 Albany Sound <sup>1</sup> . . . . .	100	28,379	2002 年	2 年	日本 Imabari	✓	✓	✓
7 Tasman Sea <sup>1</sup> . . . . .	100	28,456	2001 年	3 年	日本 Kanda	✓	✓	✓
8 Hawke Bay <sup>1</sup> . . . . .	100	28,460	2001 年	3 年	日本 Kanda	✓	✓	✓
9 Cape Nelson <sup>1</sup> . . . . .	100	28,438	2001 年	3 年	日本 Kanda	✓	✓	✓
10 Cape York <sup>1</sup> . . . . .	100	28,471	2001 年	3 年	日本 Kanda	✓	✓	✓
11 Cape Jaffa <sup>1</sup> . . . . .	100	28,470	2001 年	3 年	日本 Imabari	✓	✓	✓
12 Captain Corelli <sup>2</sup> . . . . .	63.5	28,379	2001 年	3 年	日本 Imabari	✓	✓	✓
13 Kiwi Trader <sup>1</sup> . . . . .	100	31,879	2000 年	4 年	日本 Hakodate	✓	✓	✓
14 Pacific Logger <sup>1</sup> . . . . .	100	31,877	2000 年	4 年	日本 Hakodate	✓	✓	✓
15 Tauroa Point . . . . .	100	27,860	1995 年	9 年	日本 Kanasashi	✓	✓	✓
16 Stewart Island . . . . .	100	28,730	1995 年	9 年	日本 Kanasashi	✓	✓	✓
17 Ocean Logger . . . . .	100	28,429	1994 年	10 年	日本 Imabari	✓	✓	✓
18 Apollo Bay . . . . .	100	28,475	1994 年	10 年	日本 Kanda	✓	✓	✓
19 Priory Bay . . . . .	100	26,388	1992 年	12 年	日本 Hakodate		✓	✓
		553,613		平均船齡： 4 年		18	19	18

	租賃期滿日期	載重噸	建造年份	船齡	造船商	所提供的管理服務		
						IHC	CM	TM
<b>租賃船隊 — 七艘</b>								
20 Port Kenny <sup>3</sup> . . . . .	2009 年 5 月	28,449	2004 年	0 年	日本 Imabari	✓		
21 Portland Bay <sup>3</sup> . . . . .	2009 年 1 月	28,446	2004 年	0 年	日本 Imabari	✓		
22 Eastern Star . . . . .	2005 年 7 月	28,437	1997 年	7 年	日本 Imabari	✓		
23 Shinyo Challenge <sup>3</sup> . . . . .	2005 年 12 月	27,940	1996 年	8 年	日本 Naikai Zosen		✓	
24 Emerald Bulker <sup>4</sup> . . . . .	2005 年 10 月	28,255	1995 年	9 年	日本 NKK	✓		
25 Ocean Star . . . . .	2005 年 2 月	28,499	1993 年	11 年	日本 Kanda	✓		
26 Milena L . . . . .	2004 年 9 月	28,457	1990 年	14 年	日本 Imabari	✓		
		198,483		平均船齡： 7 年		6	1	0

	載重噸	建造年份	船齡	造船商	所提供的管理服務			
					IHC	CM	TM	
<b>管理船隊 — 十六艘</b>								
27 Pamukkale <sup>5</sup> . . . . .	28,433	2004 年	0 年	日本 Imabari	✓	✓	✓	
28 Misola Shine <sup>1</sup> . . . . .	32,700	2003 年	1 年	日本 Kanda	✓			
29 Great Concord . . . . .	24,159	1999 年	5 年	中國上海	✓			
30 Great Creation . . . . .	27,383	1998 年	6 年	中國滬東	✓			
31 Torm Arawa . . . . .	27,827	1997 年	7 年	中國滬東	✓			
32 Torm Pacific . . . . .	27,802	1997 年	7 年	中國滬東	✓			
33 Carina Venture <sup>5</sup> . . . . .	27,408	1997 年	7 年	中國滬東	✓			
34 Sea Maestro . . . . .	24,111	1997 年	7 年	中國上海	✓			
35 Happy Venture <sup>1,5</sup> . . . . .	27,414	1996 年	8 年	中國滬東	✓			
36 Forest Venture <sup>5</sup> . . . . .	27,411	1996 年	8 年	中國滬東	✓			
37 Tulum <sup>6</sup> . . . . .	27,079	1996 年	8 年	日本 MHI Shimonoski	✓	✓	✓	
38 Althea <sup>1</sup> . . . . .	26,517	1995 年	9 年	中國廣州	✓	✓	✓	
39 Island Explorer <sup>7</sup> . . . . .	27,000	1990 年	14 年	日本 Minami Nippon	✓	✓	✓	
40 Severn <sup>6</sup> . . . . .	27,934	1989 年	15 年	日本 Kurushima	✓	✓	✓	
41 Derwent . . . . .	28,835	1989 年	15 年	日本 Kurushima		✓	✓	
42 Navision Logger . . . . .	27,652	1986 年	18 年	日本 Mitsubishi	✓			
	439,665		平均船齡： 8 年		15	6	6	
<b>總數 — 四十二艘</b> . . . . .	1,191,761		平均船齡： 6 年		39	26	24	

## 業務

新建造貨船 — 七艘	載重噸	預定交貨日期	造船商	所提供的管理服務		
				IHC	CM	TM
<b>自有船隊</b>						
43 Port Pegasus <sup>1,8</sup> . . . . .	32,774	2004年5月	日本 Kanda	✓	✓	✓
44 Timaru Star <sup>1,8</sup> . . . . .	31,893	2004年5月	日本 Hakodate	✓	✓	✓
45 Cook Strait <sup>1</sup> . . . . .	32,000	2004年8月	日本 Hakodate	✓	✓	✓
46 Xiamen Sea <sup>1</sup> . . . . .	53,800	2004年9月	中國廈門		✓	✓
47 Xiamen Hull XSI-401B <sup>1</sup> . . . . .	53,800	2005年1月	中國廈門		✓	✓
<b>管理船隊</b>						
48 Xiamen Hull XSI-401C <sup>1</sup> . . . . .	53,800	2005年4月	中國廈門		✓	✓
49 Hakodate Hull 801 <sup>1,5</sup> . . . . .	32,000	2005年7月	日本 Hakodate	✓	✓	✓
	290,067			4	7	7

說明：

IHC — 由 IHC 聯營體營運的貨船，本公司負責安排程租合約或期租合約及管理各航程。

CM — 本公司提供商業管理服務。

TM — 本公司提供技術管理服務。

附註：

1. 這二十三艘貨船已經或正在為本公司建造。
2. 由擁有該貨船 36.5% 權益的獨立船運公司進行技術管理。
3. 本公司有購買選擇權，但未承諾根據其租賃條款購買該等貨船。
4. 該項租賃的三分之一經濟利益由本公司持有，其餘三分之二由第三方持有。
5. 將由本公司以全球發售所得部份款項購買一見「所得款項用途」一節。
6. 該貨船已經出售，於最後可行日期後退出 IHC 聯營體及管理船隊。
7. 截至最後可行日期，該貨船已由其船東投放市場，以供出售。
8. 該等貨船已於二零零四年五月二十八日交付編入自有船隊。

### 噸位提升

無論何時，本公司船隊的規模及組成，以及本公司透過自有船隊、租賃船隊與管理船隊之間的噸位提升達成的平衡均十分重要。這將有賴於眾多因素，包括對本公司船隊的預期需求、買賣當中可提升的適當噸位、新造船或租賃市場、彼等各自的價格及價格以及本公司對市場前景的整體看法。本公司主要以四種方式為本船隊提升噸位：

#### (i) 新造船合約

本公司的管理隊伍在建造符合日本及中國設計技術規格貨船方面已積累了相當豐富的知識與經驗。本公司透過安排大量的新造船訂單，與日本小靈便型船造船廠建立起穩固的關係。本公司相信，本公司的管理隊伍為中國首個建造現代化小靈便型船的先鋒。本公司的隊伍與日本及中國的造船廠已有逾二十年的來往關係，並自二零零零年以來一直參與日本三間造船廠十九艘新造船及中國一間造船廠三艘新造船的訂造及監造。本公司擁有一支由內部專業人士組成的專門隊伍，其中包括造船師及船舶修建監管人，確保本公司貨船符合技術規格及達到建造質素。本公司相信，本公司目前所擁有的經驗與所建立的關係將為本公司帶來商機，以具吸引力的價格購買到優質新船。

#### (ii) 買賣二手貨船

二手小靈便型船市場的流通性依據現有市場預期、整個行業週期及其他市況而變化。此外，由於投入營運及在建的小靈便型船數目有限，現代化小靈便型船的二手交易相當少。因此，成功的貨船收購及出售時機與價格決策要求具備可靠的經驗、良好的市場認知與判斷力。而本公司的高級管理層富有因應本公司考慮收購或出售貨船而分析市場、價值、條件及潛在盈利的經驗。本公司時刻觀察全球小靈便型船隊的發展態勢，以確保建立牢固的知識基礎，從而能夠對不斷變化的市況及由此產生的商機作出迅速的反應。本公司的管理隊伍自一九八七年開始一直參與逾百艘小靈便型船的買賣活動，由此，本公司相信，本身的管理隊伍是該市場當中最為活躍的參與者之一。本公司相信，本公司在業內的聲譽及經驗將繼續使本公司能夠從全球即時獲得各地船東及貨船經紀人提供的具吸引力的買賣商機情報。鑑於貨船買賣交易市場乃以倫敦本土的貨船經紀人為主導，故本公司以其倫敦辦事處開展此項業務活動。

#### (iii) 租賃貨船

本公司向其他船東租入租期不相同的貨船，其中一些船東並不直接從事貨運服務或採取有所不同的經營策略。本公司藉此擴大本公司船隊的規模，從而使本公司有能力滿足客戶對本公司服務的



---

## 業務

---

需求。此外，本公司亦借此作為購入更多貨船的另一種替代方式，以令本公司的營運能夠隨市場需求的變化而靈活運作。本公司亦憑藉租入貨船佔據市場先機。

### (iv) 聯營體會籍／管理船隊

本公司不時邀請船東參加 IHC 聯營體。成為聯營體成員歷來有若干好處，其中包括無需動用本公司自有資金即能擴大或維持本公司船隊的總體規模，以及發展與中國外運、BHP 及 Toepfer 等主要船商的關係。這已成為本公司當前擴展策略的一個重要組成部份，但在未來，有可能只限於現有成員及重要客戶。

### 技術管理

本公司採取策略性決策以從事「自有」技術管理及安排船員服務等重大經營活動，原因是該等活動對於本公司向客戶提供高水準的服務至關重要，本公司相信，這些包括安全及品質的管理的職能對本公司的業務非常關鍵。二零零零年，本公司收購了一項建立完善而有良好聲譽的技術管理業務，並消除了外判該業務的必要性，從而透過吸收經驗及專業技能，強化了本公司本身的商業運營。本公司自有貨船中，除一艘船外，其他所有貨船均由本公司內部專業技術管理人員團隊負責管理。他們對於經營及管理小靈便型船、監察新造船合約的規範及監督建造進程、開展入塢及維修工作（特別是於中國）與僱傭及管理合資格船員等方面具有豐富的經驗。

本公司所有自有船隊貨船及大部份其他貨船均由中國內地海員負責運作，使本公司成為上述海員的最大海外僱主之一。本公司設於香港，為本公司提供機遇，受惠於香港註冊貨船所享有的支援，並僱傭高效的船員組合。本公司僱傭中國船員的歷史已有若干年，在以此組合經營船隊方面具有廣博的經驗，現擁有眾多具備良好知識及實務經驗的海員。按照本公司的僱傭規定，所有的高級職員必須具備英語語言技能，但是本公司對此作出補充，要求香港、上海及倫敦的管理人員（包括若干中國國籍人士）必須具備普通話能力。

本公司技術管理人員致力於提供最高水準的安全性、環保及船員福利。本公司基於國際安全管理規則（有關進一步詳情載於下文「監管概覽－遵守監管規定」一節）認證的安全及品質管理體系運作，現正尋求符合 ISO 9002 品質認證標準、ISO 14000 環境管理標準及 OHSAS 18000 職業健康及安全標準的自願認證。本公司的目標是於二零零四年第三季度完結前獲得正式認證。

### 其他業務活動

本公司管理船隊的所有貨船（除一艘外）透過 IHC 聯營體由本公司經營，其中十艘貨船的有關船東負責各自貨船商業及技術管理的所有其他方面事宜。本公司對其他六艘貨船提供這些服務。另一貨船未透過 IHC 聯營體經營是因為這貨船是一般貨船而非小靈便型散貨船。

---

## 業務

---

本公司擁有提供海運勘查及諮詢服務的業務，主要為大型石油公司的油輪進行例行檢修。本公司亦是海運消費品的供應商，並擁有 BP Plc 的船舶潤滑油及 Nalfeed Marine Chemicals 的化學製品於香港的獨家經銷權。這兩項業務僱傭約三十名員工，構成本集團溢利的一小部份。

### 管理公司

重組完成後，管理公司將由本集團擁有，並可分為三類：

#### A. 商業管理公司

若干管理公司向自有、租賃和管理船隊的貨船提供商業管理服務，包括租賃、銷售和購置貨船、安排融資、財會和直接與透過 IHC 聯營體管理與租賃貨船。

這些公司由 Pembroke 全資擁有，而重組完成後，這些公司將由本公司的全資附屬公司 PB Management Holding Limited 全資擁有。

#### B. 技術管理公司

若干管理公司向自有船隊和若干管理船隊的貨船，以及若干第三方船東提供技術和船員管理服務。這些公司由在二零零零年十一月二十二日在英屬維爾京群島成立的 IndoChina Holdings 擁有。其股東為 Pembroke 和 Jardine Shipping，前者擁有每股 1 美元的 252 股普通股（佔已發行股本的 66.67%）。後者則擁有每股 1 美元的 126 股普通股，因此並非 IndoChina Holdings 的控股股東。IndoChina 亦擁有兩項小業務，其一為經營海運諮詢業務，主要向總部設於香港、新加坡、英國、印度和韓國的石油公司提供服務，另一則在香港和菲律賓提供海運供應品和消費品。這兩項業務各佔本集團截至二零零三年十二月三十一日的備考綜合資產總額的 0.2% 左右，並分別佔本集團截至二零零三年十二月三十一日止年度備考綜合純利總額的約 1.6% 和約 0.8%。

重組完成後，這些技術管理司將由本公司全資附屬公司 PB Management Holding Limited 全資擁有。Jardine Shipping 將獲得 7,500,000 股股份（約佔本公司已發行股本的 0.60%），作為其轉讓所持 IndoChina Holdings 的 33.33% 股權的代價。由於 Jardine Shipping 的股權並不重要，其所持股份將不會受限於任何凍結安排。

---

## 業務

---

### C. 合資公司

最後，於完成重組前，以下兩間管理公司為合資公司，Pembroke（透過 PB Management Holding Limited）擁有：

- Pacific Basin Logistics Limited 已發行股本的 50%，Bay Bridge Enterprises Limited 則持有另外 50% 股本。Pacific Basin Logistics Limited 採購圓木捆，並透過 IHC 聯營體安排將圓木捆從西非運至中國。
- The London Shipping Consultancy Limited（「LSC」）49% 的已發行股本，Peter Rowat 持有另外 51% 股本。LSC 在英國提供海運盡職調查服務。

Pembroke 在兩間公司所持股份將於完成重組時轉讓予本公司。

Pembroke 所擁有的若干管理公司將不會作為重組的部份轉讓予本公司。這些公司向非本公司船隊的貨船提供商業和技術管理服務，因此並非本公司需要的業務（請參閱「業務 — 與控股方的關係 — Epic」一節）。

### 客戶

於截至二零零三年十二月三十一日止的年度，本公司首五大客戶所佔銷售額的比例少於 30%。於截至二零零三年十二月三十一日止的年度，本公司董事、彼等各自的聯繫人士或任何股東（據本公司董事會所知，實益擁有本公司已發行股本 5% 以上的股東）概無擁有首五大客戶的任何權益。

本公司最大的客戶主要為原木和穀物貿易公司。二零零三年，本公司的五大客戶為：

- (i) 澳洲墨爾本的原木出口商 Stratus Shipping Pty. Ltd。該公司為本公司二零零三年最大客戶。
- (ii) Carter Holt Harvey 是大洋洲領先的木纖維產品公司之一，在紐西蘭及澳洲證券交易所上市。
- (iii) 本公司二零零三年第三大客戶為 Fletcher Challenge Forests。直至二零零四年年初為止，該公司是紐西蘭的一間上市森林產品公司。
- (iv) 國際林業產品公司 Weyerhaeuser 為本公司二零零三年第四大客戶。
- (v) Pan Ocean Shipping Co. Limited 是總部設於南韓的船東及輪船營運商。無論何時，該公司的租賃船隊約有 200 艘貨船。Pan Ocean 為本公司二零零三年第五大客戶。

本公司大部份客戶都是預先付款。

亦請參閱上述「業務 — 按收入計算的本公司最大客戶」一節。

### 本公司的供應商

於截至二零零三年十二月三十一日止的年度，本公司首五大供應商所佔採購額的比例少於30%。於截至二零零三年十二月三十一日止的年度，本公司董事、彼等各自的有關連人士或任何股東（據本公司董事會所知，實益擁有本公司已發行股本5%以上的股東）概無擁有首五大供應商任何權益，首五大供應商為：

- (i) 加德士 — 加德士是本公司二零零三年最大供應商。
- (ii) BP Marine Lubricants — 是英國石油公司的分部，專門供應船舶潤滑油，是本公司二零零三年第二大供應商。
- (iii) Hyundai Oil — Hyundai 銷售海運燃料，亦從事汽車及船舶建造業務。Hyundai Oil 是本公司二零零三年第三大供應商。
- (iv) Griffin Marine Travel — Griffin 是總部設於英國的旅行社，致力於為滿足輪船公司的旅行需求。本公司利用 Griffin 為本公司貨船船員購買機票。Griffin 為本公司二零零三年第四大供應商。
- (v) HSBC Insurance Services — 該公司為保險經紀商，向海運業提供保險經紀服務。本公司通常是透過 HSBC Insurance Services 購買 P&I 保險。

五大供應商除 HSBC Insurance Services 規定按季就 P&I 協會發出的發票付款外，其餘的上述供應商都規定在呈交發票時付款。

### 監管概覽

#### 國際海事組織監管條例

貨船所有權及管理行業具有嚴格的規限，本公司貨船的經營必須遵守國際海事組織採納的規則、國際公約及規例，例如：

- 《海上人命安全國際公約》（「**SOLAS**」）；
- 《防止船舶污染國際公約》（「**MARPOL**」）；
- 《航海人員訓練、發證及當值標準國際公約》（「**STCW 公約**」）；
- 《國際船舶安全營運和防污染管理規則》（「**ISM 規則**」）；及
- 《國際船舶和港口設施保安規則》（「**ISPS 規則**」）。

該等公約已獲大部份海事國家及地區（包括香港）公認，並適用於該等國家註冊或停靠該等國家水海域的所有貨船。管理人員須具備高度專業技能，船員則須具備操控貨船的能力，以符合該等規例的要求。

此外，本公司所有的貨船必須符合 SOLAS 所載的安全標準，此安全標準規定了一系列保障貨船及／或其船員安全的基本規例。

---

## 業務

---

STCW 公約規定了一系列規例，所有級別的海員必須據此受訓並獲認證，才能夠在船上執行各自的職責。本公司保證，本公司貨船所僱用的所有海員均按此公約規定受訓並獲認證。

一九九八年，國際海事組織推出 ISM 規則。此規則是專為提高海岸管理團隊關於貨船安全操作及防止環境污染的職責而設。所有本公司所擁有、經營及管理的貨船必須符合 ISM 規則。

國際海事組織於近期採納新規例，此等規例專為減少船隻被國際恐怖主義利用的威脅而設。本公司所有貨船將需採納 ISPS 章程所載的新保安措施。預計將透過修改 SOLAS，於二零零四年七月一日強制執行 ISPS 章程甲部。本公司已制定計劃確保本公司所擁有、經營及管理的所有貨船於二零零四年七月一日前符合 ISPS 章程。

本公司貨船亦須遵守所抵達的每一國家及每一港口的法例、規例及規則。本公司已制定政策及程序，旨在確保本公司遵守該等法例、規例及規則。

### 符合監管規定

本公司已制定監管船上各方面作業的程序及計劃。本公司自有船隊的所有貨船於岸上及船上均須制定、保持及遵循該等程序。本公司無權且無責任對非受本公司技術管理的貨船制定及執行程序及計劃。有關程序及計劃由各自船東根據其符合證或其指定管理公司的符合證制定。如因違反適用於租賃及／或管理船隊的國際海事組織規例而出現糾紛，則根據符合證營運的違規貨船所屬公司須對此負責。本公司的技術管理附屬公司 (IndoChina Ship Management (HK) Ltd) 持有符合監管規定的文件，以證明是按照 ISM 規則的規定進行運作，而本公司自有船隊的所有貨船均持有安全管理認證，以證明上述事宜。為確保持續符合 ISM 規則及其他國際規例，IndoChina Ship Management (HK) Limited 必須按年由 Det Norske Veritas 進行審計。此外，船隊中各貨船則每兩年半審計一次。該等審計的範圍是 IndoChina Ship Management (HK) Limited 所建立的安全管理體系。該體系是為符合 ISM 規則的條文規定而設立。審計結果可能導致發現輕微違規和重大違規之處。如果發現一項或多項重大違規，而公司未能立即更正這些違規之處，則該公司可能無法通過審計。如果公司未通過審計（通常是稱為安全管理體系發生問題），則該公司會被撤銷其符合證，並被禁止管理與所發出符合證有關的貨船類型。同樣地，貨船船上審計的範圍是貨船船上所實施的安全管理體系。貨船可能會與公司同樣無法通過審計。如果發生這種情況，則貨船會被撤銷其安全管理證書（相當於符合證），並會被禁止營運。IndoChina Ship Management (HK) Limited 或其所管理的任何貨船均未發



生無法通過審計的情況。船級社開展定期勘查時，亦認證各貨船是符合法定及船級規例。（請參閱下文「船級社檢查」。）

### 船級社檢查

任何航海商船必須由船級社「分等」。船級社認證貨船「符合等級」，即表示貨船按照船級社的規則建造及保養，且符合貨船註冊國家的適用規則及規例及該國作為成員國的國際公約。此外，倘若國際公約及船旗國有關法例及規定要求勘查，船級社將應要求或透過正式法令代表有關機構進行勘查。

船級社亦或會應要求開展船旗國規例及規定所要求的該等其他勘查。該等勘查受貨船船級社與有關船旗國訂立的協議所規限。

為保持船級，則需對船體及機器（包括分船級的電氣設備、安全設備、通訊設備）及任何分船級的特殊設備進行定期勘查如下：

**年度勘查：** 對於航海貨船，於認證中所示船級期開始之日起，每隔十二個月（可加／減三個月）對船體及機器（包括電氣設備、安全設備、通訊設備）及分船級的特殊設備（如適用）進行年度勘查。

**期中勘查：** 相比對貨船的結構及設備的年度勘查，期中勘查的範圍更廣，與第二年或第三年的年度勘查一併進行。

**貨船續級勘查：** 貨船續級勘查亦稱為特殊勘查，貨船獲認證後每隔五年對其船體及設備（包括電氣設備、安全設備、通訊設備）及任何分船級的特殊設備（如適用）進行勘查。進行特殊勘查時，將對貨船進行全面勘查（包括超聲波檢測），以確定鋼板架構的厚度。倘若厚度未達到船級要求，則船級社將要求更換鋼板。倘若貨船過度磨損或破裂，則可能需花費鉅額款項更換鋼板。

**持續勘查：** 貨船續級規定的勘查可應船東的申請要求，按協定的排期，在整個船級認證期間分期進行。這勘查程序通常適用於貨船的機械，稱為持續機械勘查。本公司自有船隊的所有貨船均採用這種勘查。由船級社界定需要勘查的所有部份最少須在為期五年的船級期間接受勘查一次，但如有預定較短的勘查間隔週期則不在此限。

**入塢勘查：** 按規定，每五年勘查週期內，貨船亦須入塢兩次，對水下部份勘查及進行有關檢查的維修，而兩次檢查的間隔週間最多不得超過 36 個月。儘管貨船進行船級續級勘查時須入塢，但期中勘查則可以水下勘查替代入塢勘查。

---

## 業務

---

**船級狀況：**倘若船級勘查員於任何貨船勘查中發現任何故障，則可能要求即時進行維修。然而，倘若勘查員相信貨船無需即時維修，而且可繼續安全服務，則發出船級故障狀況檔，船東須於規定的時限內就故障進行整修。任何船級故障狀況須於貨船續級勘查時進行維修。

大部份承保人規定，貨船須獲國際船級社協會（「**IACS**」）成員的船級社認證「符合船級」，才可獲承保。本公司所有貨船已獲 Nippon Kaiji Kyokai、Lloyd's Register of Shipping 或 Det Norske Veritas 認證「符合船級」。上述各船級社均為國際船級社協會的成員。本公司所購置的所有新貨船及二手貨船於根據本公司的標準購置合約及協議備忘錄交付前須獲得認證。倘若貨船於交付截止日仍未獲認證，則本公司無責任接收貨船。

### 保險

#### 損失風險及責任險

經營任何貨船具有機械故障、撞船、財產損失、貨物損失或破損及因國外政治形勢、敵對狀況及罷工導致業務中斷等風險。此外，亦有固有的海難風險（包括漏油及其他環境災難）及於國際貿易中由於擁有與經營貨船引致的責任。

本公司相信，本公司已按照行業慣例安排保險保障，可就開展本公司業務涉及的風險獲得適當保障。本公司亦已按照行業慣例安排適當級別的環境破壞及污染保險保障。請參閱「風險因素－本公司可能缺乏充分保險保障，而且可能無法維持現有的保險保障」一節。

#### 本公司自有貨船及商業管理貨船的保險保障

##### 船體及機器以及戰爭風險保險

本公司已取得所有貨船於一般貿易區與戰爭及有戰爭危險區域的海運船體及機器與戰爭保險，包括貨船船體及機器、海難及實際或推定完全損失的風險保障。各貨船的保額至少須為定期審核的市場公平價值。在特定情況下，可能涵蓋救難費及拖拽費。

##### 業務中斷保險

本公司對業務中斷投保，以防止因故障阻礙貨船的正常運作而引致的收益損失，但以此項故障已列入本公司船體及機器保單內為準。此保單並不能令本公司因任何其他損失導致的業務中斷而獲得保障。

---

## 業務

---

### *P&I 保險*

P&I 保險包含本公司船運業務引致的合法及法定責任。責任包括船員及乘客死傷及第三方索償的有關費用的責任、貨物丟失或損壞的責任、油或其他物質引致污染的責任、戰爭險責任的溢額索償責任及救難、拖拽及其他有關費用（包括清除貨船殘骸）的責任。本公司當前每艘貨船每項燃油污染責任及恐怖份子事故的保額分別為 10 億美元及 4 億美元。

### *運費、滯期費及抗辯費保險*

本公司保持涵蓋本公司船運業務有關法律訴訟的運費、滯期費及抗辯費保險。承保範圍包括運費、滯期費、扣留、救難、保險金、貨船損壞、抵押及有關本公司貨船合約的有關糾紛，不同的承保人提供不同的保險範圍限制。

保障與賠償責任保險及運費、滯期費及抗辯費保險由 P&I 協會提供。各貨船已加入 P&I 協會。P&I 協會為互助保險協會，是 International Group of P&I Association 的成員。作為互助保險協會的成員，本公司須按本身的索償記錄以及該協會所有其他成員的索償記錄繳納有關費用。

本公司將盡力為已簽約新船（於交付後）及本公司將不時購置的其他貨船取得上述類似的運費、滯期費及抗辯費保險。

### *購買方權益保險*

本公司亦保持購買方權益保險，以涵蓋實際或推定全損導致本公司四艘新建造貨船未能交付造成的利潤損失，受保總額為貨船購買價與作出保險之日的貨船市價之間的差價。

### **本公司租賃船隊的保險保障**

#### *承租人責任險；運費、滯期費及抗辯費保險；承租人利潤險*

本公司對所租賃的貨船保持承租人責任保險。範圍涵蓋本公司對船體及貨物造成的損壞、本公司船運業務引致的法律責任（戰爭危機除外）及有關支出。本公司亦保持運費、滯期費及抗辯費保險，以涵蓋有關本公司貨船運費、滯期費、扣滯留、海上營救、保險金、貨船破損、抵押按揭及合約的法律訴訟費用，以及承租人利潤損失險，涵蓋實際及推定完全損失所致的利潤虧損，受限於每艘船的投保金額。

---

## 業務

---

### 其他保險

除上述種類的保險外，本公司亦保持船上現金保險，涵蓋船上於運輸期間所用現金的損失，譬如支付船員的現金，以及燃料保險，涵蓋因供應質量有問題或受到污染的燃料所遭受的損失。

### 知識產權

本公司並無任何本公司業務具有重大依賴性的專利權、許可權或商標。本公司依賴本公司的商業秘密、行業專業技能及與客戶及供應商的長期業務關係。本公司已就 Pacific Basin 標識及 IHC 聯營體標識以及 PacMarine Services 標識，向本公司有重大業務的國家申請商標註冊。有關進一步詳情，請參閱本招股章程附錄六「法定及一般資料－知識產權」一節。

### 地產

本公司租賃並佔用香港灣仔莊士敦道 181 號大有大廈 6 樓全層及 9 樓 901 至 906 室，作為本公司的總辦事處，樓面總面積約為 14,166 平方呎。

本公司亦租賃並佔用位於菲律賓馬尼拉市 Pres. Roxas Ave. 的 Ramon Magasaysay Centre 的 16 樓，作為本公司於菲律賓的辦事處，樓面總面積約為 9,020 平方呎。

此外，本公司租賃並佔用位於 Singapore 048695 的 17 Phillip Street，在 Grand Building 的 #09-00，作為本公司於新加坡的辦事處，樓面總面積為 2,099 平方呎。

本公司近期租賃，並將短期佔用 London W1S 1Q 在 2 Brook Street 的 4 樓作為本公司在倫敦的辦事處，樓面總面積為 1,787 平方呎。

本公司最近已就租賃上海肇嘉濱路 789 號均瑤國際廣場 19 樓 A 及 F3 單位作為本公司駐中國上海擬建辦事處支付訂金，該辦事處樓面面積為 5,435 平方呎。然而，該租約尚未簽署。

### 法律訴訟

本集團概無任何成員涉及重大訴訟或仲裁，就董事會所知，本集團各成員並無尚未了結或即將面臨的重大訴訟、仲裁或申索。

### 與控股方的關係

#### 先前的獎勵計劃

一九九九年，初始投資者與 Pembroke 當時的直接全資附屬公司 PB Supervisory Limited（一間於英屬維爾京群島註冊成立的公司）訂立各種管理合約，為初始公司擁有的貨船提供商業管理服務。該等協議包括初始投資者基於從初始公司變現的現金總額向 PB Supervisory Limited 支付若干成交費

---

## 業務

---

用的規定。PB Supervisory Limited同意於收到後向Pembroke支付這些費用。該等成交費用是一種將Pembroke與初始投資者的權益相結合的方法，透過激勵及獎勵Pembroke作為初始公司自有貨船的管理公司及監督公司所取得的業績來實現。

根據該等協議，成交費用將根據初始投資者在初始公司變現的內部投資回報收益率綜合計算得出。該等收益將透過以下方式獲得：(i) 初始公司根據經營貨船所產生的收益支付股息；及(ii) 在市場中出售貨船所變現的收益。迄今未有根據這些協議作出任何付款。

各方同意成交費用的有效計算日應為全球發售完成日，而非貨船銷售日。因此，正如本招股章程附錄六「重大合約概要」一節的進一步詳述，該等協議於完成全球發售時終止，而初始投資者將向Pembroke支付協定的費用。

費用將包括(a)初始投資者將於上市日期10個營業日後向Pembroke支付的不超過750萬美元現金及(b)初始投資者於上市日期向Pembroke轉讓的95,000,000股股份，作為重組的一部份。

根據公司組織大綱及章程的條款及以「包銷 — 承諾」一節所述的Pembroke與本公司達成的禁售限制經已消除為準，以下Pembroke的股東有權（以資金可用性及宣派股息為準）獲得相當於佔這些股份70%的優惠股息，以及從以下獲得的股息及其他收益：

- (i) 派予Over先生家族信託控制的公司Anleigh Limited的19,950,000股股份；
- (ii) 派予Buttery先生家族信託控制的公司Turnwell Limited的13,300,000股股份；及
- (iii) 派予一間全權信託公司的33,250,000股股份。

因此，Pembroke將最終保留這些28,500,000股股份的直接所有權。如「業務 — 重組」一節所披露，若干董事擁有Pembroke及／或初始投資者的權益。

### **Pembroke**

緊隨完成重組及全球發售後（但並無計算入Pembroke根據超額配股權可能售出的任何股份），Pembroke隨即擁有本公司已發行股本約14.2%的權益，其中包括上節所述將轉讓予Pembroke的95,000,000股股份。Buttery先生、Harris先生、Over先生及李先生為Pembroke的董事。如上述「業務 — 重組」一節所述，Buttery先生、Over先生及李先生與Pembroke的主要股東有關連，Harris先生則實益擁有其中8%的普通股。



---

## 業務

---

Pembroke 已同意於上市成功完成後，向其管理團隊若干成員支付花紅。Pembroke 的應付款額將取決於最終發售價，並其中 50% 以現金（來自 Pembroke 的自有資源，因此並非來自全球發售所得款項）及餘下 50% 以 Pembroke 所持股份支付。Pembroke 的薪酬委員會將於完成上市後作出個別分配，但該等分配對象很可能包括本公司的執行董事。根據 2.55 港元（即建議發售價 2.20 港元至 2.90 港元的中間價）的估計發售價估算，估計花紅約為 4,720 萬港元（610 萬美元）。

目前，本公司主要從事小靈便型船乾散貨承運市場的貨船營運、僱用、管理及買賣，且有意擴展至大靈便型船乾散貨承運市場。

本公司管理層制定明確的業務策略，專注於亞太地區的乾散貨船運業務。該等服務目前集中於海上運輸市場的小靈便型船及（待交付若干已簽約新建造貨船後）大靈便型船乾散貨承運業務。這意味著若干 Pembroke 業務活動將因不適合本集團業務策略，而不加入本集團中（「**除外業務活動**」）。

### Epic

Pembroke 保留的該等除外業務活動將不會轉讓予本集團作為重組的部份，但將同時在重組的同一期間將轉讓予 Epic Shipping (BVI) Limited（「**Epic**」）。緊隨全球發售後，Epic 不會及將不會持有任何股份，但可以仍由 Pembroke 同等的相同人士擁有（雖然但並非由其中任何人士控制股）。除外業務活動包括：

- (i) 新加坡的業務，包括兩艘石油產品油輪 50% 擁有權（現正重整為持有一艘貨船的 100% 擁有權，以便於出售）及兩艘租入的產品油輪及一艘新建造的產品油輪（均由第三方擁有）的 50% 擁有權。Epic 為該等貨船及其他五艘單體產品油輪及一艘新建造的產品油輪提供商業管理服務。已交付的貨船均在羅馬尼亞建造，而新船則於中國訂造，惟新船仍未開始建造。此外，亦就上述貨船及第三方擁有的其他產品油輪及化學品貨船提供技術管理服務。刪除本業務類別將導致以下公司被排除在外：(i) Eastern Product Carriers Pte Limited — 從事油輪的商業管理；及(ii) ICSM Pte Limited — 從事油輪的技術和船員管理；
- (ii) 英國的 IndoChina Ship Management (UK) Limited（「**ICSM (UK)**」）的 50% 權益，該公司主要向歐洲的化學品貨船、油輪、其他與石油行業有關的貨船、載客渡輪、六艘小靈便型散貨貨船、一艘雜貨貨船（其中兩艘小靈便型散貨貨船及一艘雜貨貨船根據英國貨船噸稅法的規則營運）及一艘車輛貨船的第三方船東以及水上住宿單位提供技術管理服務。根據重組，本公司以少量金額收購 Jardine Shipping 所持 ICSM (UK) 的 16.67% 權益，加上本公司現有 33.3% 的權益，結果使本公司擁有 ICSM (UK) 50% 權益。除排除 ICSM (UK) 外，總

---

## 業務

---

部位於英國的 Lothian Shipping Services Limited 亦將被排除在外，該公司擁有辦事處（非本公司使用），並擁有由 ICSM (UK)管理的第三方所屬貨船的船員合約／責任；

- (iii) 特殊目的公司 Mayo (HK) Limited 及 Curtiss (HK) Limited 的 100% 擁有權，該等公司已訂約建造兩艘小型散貨運輸新船，分別將於二零零四年十一月及二零零五年內交付。該等合約已依據一份銷售協議售予第三方買家，該等買家並非本集團的有關連人士。訂約方就對造船商作出履約保證的一切有關責任及債項，均已透過簽署對銷彌償協議而轉由買家的母公司承擔。交付後，買家將對該等貨船的管理負責，因此該等貨船從交付日起不再是除外業務活動的部份。

以下與本公司業務不相符的控股公司及／或不活躍公司亦將被排除在外：(i) Pembroke Shipping Limited — 控股公司；(ii) FullSmart Holdings Limited — 不活躍公司；(iii) PB Holding Limited（擬更名為Epic Holding Limited）— 不活躍公司；(iv) Oxfordshire International — 不活躍公司；(v) Inveresk Shipping Limited — 不活躍公司；(vi) Noble Dragon Limited — 控股公司；(vii) World Dragon Limited — 不活躍公司；(viii) Eternity Marine Corp. — 不活躍公司；及(ix) IndoChina Enterprises (UK) Limited（更名為ICSM Enterprises (UK) Limited）— 不活躍公司。

重組之前，Epic 的董事為 Jeremy Hayley-Bell、Donald Phillips（於二零零四年三月三十一日辭職）及 Andrew Broomhead（於二零零四年三月三十一日辭職）。重組之後，Epic 的董事將為 Jeremy Hayley-Bell 及 John Davis（於二零零四年三月三十一日委任）。重組之後 Davis 先生或 Hayley-Bell 先生概無與本集團擁有任何僱傭關係。

二零零四年三月三十一日至四月二十八日期間，John Davis 兼任 Epic 及 Pembroke 的董事，直到他辭任 Pembroke 的董事為止。

在擔任 Epic 董事的同時，Donald Phillips 亦為下列管理公司的董事：Pacific Basin Logistics Limited、IndoChina Marine Services Limited、IndoChina Ship Management (HK) Limited、Pacific Basin Shipping (USA) Inc.（前身為 IndoChina Ship Management (USA) Inc.）、IndoChina Ship Management Limited、Majestic Carriers, Inc.、PacMarine Services (HK) Limited、PacMarine Services (UK) Limited、PacMarine Services Limited 及 PacMarine Services Pte Ltd.（前身為 PMS Surveying Services (Pte) Ltd）。

在擔任 Epic 董事的同時，Andrew Broomhead 亦為下列管理公司的董事：IndoChina Ship Management Limited、Majestic Carriers Inc.、PacMarine Services (UK) Limited、PacMarine Services Limited、IndoChina Marine Services Limited、Pacific Basin Chartering Limited、Pacific Basin Shipping & Trading Company Limited、The London Shipping Consultancy Limited、Pacific Basin Logistics Limited 及 Beckley Enterprises Limited（一間輪船公司）。

重組之後，Phillips 先生或 Broomhead 先生均將不會與 Epic 或任何除外業務活動擁有任何僱傭關係。

---

## 業務

---

本集團已同意於 Epic 成立初期作為獨立實體，為其提供若干行政、會計及電腦支援服務。提供這些服務的期限預計不會超越二零零四年十二月三十一日，Epic 將就這些服務按公平的商業條款向本集團支付費用，而該等費用預計將不會超過 50 萬美元。Epic 已向本公司承諾，在兩年期間內將不會於世界任何地方，或在額外一年之內不會於英國、美國或亞太地區從事乾散貨貨船的擁有、營運或商業管理業務。Epic 擁有所有權的貨船均於與本公司營運的貨船在完全不同的市場營運，在設計及承運貨物類型方面也有重大的區別，因此不能用於本公司營運的業務。Epic 的商業管理活動亦受限制於同級的貨船。就技術管理活動而言，本公司僅為自有船隊、管理船隊的若干貨船以及數量有限的第三方船東提供技術管理服務，而 Epic（透過 ICSM (UK)）所從事的技術管理業務則主要提供予歐洲的化學品貨船、油輪、其他與石油行業有關的貨船、水上住宿單位、載客渡輪、一艘車輛貨船、六艘小靈便型散貨貨船及一艘雜貨貨船的第三方船東。

根據英國船舶噸稅法例，由 ICSM(UK)進行技術管理第三方所擁有的一艘雜貨貨船及兩艘小靈便型船必須由英國方面的公司管理，由 Epic（透過 ICSM (UK)）提供技術管理服務，以及由本公司的英國附屬公司提供商業管理服務。這兩艘小靈便型船亦已加入 IHC 聯營體。本集團認為，向第三方船東提供技術管理服務不屬於本集團的主要業務策略，因此，本集團董事相信，Epic 與本集團並不存在直接競爭。

構成除外業務活動的業務性質及受管理貨船的類型（如油輪、水上住宿船及載客渡輪）與本集團自有或經營的貨船有巨大差異。除根據英國船舶噸稅法例經營的兩艘小靈便型船及一艘雜貨貨船外（無論任何情況下由本公司進行商業管理），其中並無任何貨船是用於或能夠運載圓木，因此不能透過 IHC 聯營體營運。該等業務另由具備所管理貨船類別的有關經驗或知識的其他員工團隊分別管理及經營。故此他們並未涉及或負責本公司船隊的任何貨船的管理。此外，本公司僱員概無參與管理或進行 Epic 的業務活動，而本集團亦並無要求 Epic 提供任何服務或執行任何職能。除外業務活動並未包含在上述已終止的先前的獎勵計劃中。

鑑於上述，本公司董事會相信，本集團乃亦將會繼續獨立於 Epic 的運作。

目前，本公司無意收購 Epic 或其任何業務，且三年內亦不會實施收購行動。其後若有收購計劃（惟可能性不大），本公司將遵照上市規則所有相關規定行事，包括作出合適的通告。

### 關連交易

於完成重組及全球發售後，本公司將與下文 (i) 至 (v) 段所述各實體繼續交易。該等交易將構成本公司的關連交易，其詳情載於下文。

根據上市規則，下述實體將被視為本公司的關連人士：

- (i) Sun Hing Insurance Brokers Limited，約有 35% 權益是由本公司董事之一的李先生所間接擁有，因此是李先生（按上市規則界定）的關連人士；
- (ii) A.M. Nomikos Transworld Maritime Agencies S.A.，據本公司理解（但該公司並未對本公司的查詢作出確認），該公司與 Myrtos Inc. 有關連。Myrtos Inc. 是於重組後將成為我等共同控制的實體（儘管上市規則視其為本公司的附屬公司之一，即 Pacific Basin Bulker (No. 103) Corporation）的主要股東，而 Pacific Basin Bulker (No. 103) Corporation 則全資擁有 China Line Shipping Limited；
- (iii) Redcliffe Shipping Limited 由 John Davis 及 Anthony Foster 兩位人士各間接擁有三分之一股權，因此（按上市規則界定）是其有關連人士。John Davis 及 Anthony Foster 是 Pacific Basin (UK) Limited 的前任董事（已於過去十二個月內辭職），而 Pacific Basin (UK) Limited 在重組完成後，將隨即成為本公司的附屬公司；
- (iv) Clear Future Technologies Limited，約有 70% 權益由董事之一的李先生間接控制，因此（按上市規則界定）是其有關連人士；及
- (v) Epic 的股東與 Pembroke（本公司主要股東之一）的股東基本上相同，而該等股東同樣是控股方成員，因此聯交所將 Epic 視為有關連人士。

#### (i) **Sun Hing Insurance Brokers Limited（「新興」）提供保險服務**

根據於二零零四年六月四日訂立，並於二零零六年十二月三十一日屆滿的協議，新興已被指定為本集團成員公司的非獨家保險服務供應商，並已就本集團的自有、租賃或管理貨船提供與保單安排有關的服務。新興亦就本公司各成員公司的一般事務提供保險服務，並按商業條款透過新興的一般業務過程向本集團提供該等服務。

於截至二零零三年十二月三十一日止的三個年度，本集團為本身需要就該等服務（不包括為本集團管理的貨船提供的服務，因為新興僅擔任其代理人）支付予新興的保費總額分別約為 5 萬美元、10 萬美元及 20 萬美元。該等保費由新興代有關承保人收取，並向承保人收取經紀費用。

---

## 業務

---

於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止的三個財政年度，預計本集團獨自就保險服務應付新興的保費將分別不會超過 40 萬美元、70 萬美元及 100 萬美元，該等款額已相應定為該持續關連交易的建議上限。

本集團主要根據過往支付的有關保費，以及估計於分別截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止各財政年度的未來保費增長、本集團自有、租賃或管理的貨船數量及價值以及本集團的一般保險需求來估算上述建議上限。

### **(ii) 與 *A.M. Nomikos Transworld Maritime Agencies S.A.* (「Nomikos」) 訂立技術管理協議**

China Line Shipping Limited (「China Line」) 根據重組將成為由本公司共同控制的實體（但根據上市規則其被視為本公司的附屬公司之一），該公司於二零零一年一月十一日與 Nomikos 訂立技術管理協議，由 Nomikos 代理及代表 China Line 為 China Line 轄下「Captain Corelli」號貨船提供船員管理、技術管理、保險安排、會計服務以及供應物料。上述協議（經修訂，即「技術管理協議」）根據二零零四年六月十八日訂立的補充協議作出修訂，將於二零零六年十二月三十一日終止。

根據技術管理協議應付的管理費須於每年的一月十一日進行年度審查。Nomikos 按其一般貿易條款收取費用。Nomikos 根據該協議代表 China Line 招致的所有費用均應由 China Line 支付予 Nomikos。

於截至二零零三年十二月三十一日止三個年度，China Line 根據技術管理協議支付予 Nomikos 的管理費總額分別約為 11.4 萬美元、11.7 萬美元及 11.7 萬美元。

於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個財政年度，在仍就同一貨船繼續作出這安排，和預期成本上升幅度不大的基礎上，預計 China Line 每年就該等技術管理協議應付 Nomikos 的費用不會超過 12.8 萬美元，該等款額已相應定為上述持續關連交易的建議上限。

本集團主要根據截至二零零四年十二月三十一日止年度的議定收費，及以截至二零零五年及二零零六年十二月三十一日止各財政年度的預計費用調整來估算上述建議上限。

### **(iii) 與 *Redcliffe Shipping Limited* (「Redcliffe」) 訂立的商業管理協議**

Redcliffe 擁有「Derwent」號貨船已與 Pacific Basin (UK) Limited (「PBUK」) 訂立商業管理協議，於二零零三年六月二十三日起生效（取代一項與本集團另一成員公司訂立、於二零零二年一月一日起生效的類似安排），由 PBUK 就該艘貨船提供商業管理服務。PBUK 是管理公司之一，提供商業



## 業務

管理服務，特別是與該等需根據英國貨船噸稅方案予以營運的貨船及於大西洋營運的貨船有關的服務。PBUK 將於重組後成為本公司的全資附屬公司。上述協議（經增補）將於二零零六年十二月三十一日屆滿，可由 Redcliffe 向 PBUK 提前一個月發出通知或在「Derwent」號貨船售出之後，予以終止，並按協議向 PBUK 支付按月管理費及有關出售貨船的應付佣金。該等管理費及佣金是基於 PBUK 的一般貿易條款並且在其日常業務範圍內。

於截至二零零三年十二月三十一日止三個年度，Redcliffe 根據商業管理協議就 Derwent 號貨船向 PBUK（且，於二零零三年六月二十三日之前期間，根據上述當時的較早協議，向協議對方）支付費用及佣金的總額，及於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個財政年度預計支付的最高款額顯示如下。上述過往三年的預計最高款額已定為此持續關連交易的上限。本集團主要根據過往支付予本集團的有關費用，及於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止各財政年度的預期租船費率及貨船銷售額來估算該等上限。本公司已假設，於上述三個年度任何一年出售貨船，可能會引致應付予 PBUK 的銷售佣金，因此已計入各年度內。

### 截至 12 月 31 日止年度（千美元）

2001	2002	2003	2004	2005	2006
—	63	60	228	250	262

#### (iv) *Clear Future Technologies Limited*（「CFT」）提供資訊科技服務及設備

根據一份日期為二零零四年六月十日訂立，並將於二零零六年十二月三十一日屆滿的主要諮詢服務協議，CFT 已被委任按其一般商業條款，向 Pacific Basin Shipping (HK) Limited（重組完成後將成為本集團的成員）提供資訊科技服務及設備的非獨家供應商。

於截至二零零三年十二月三十一日止三個年度，本集團就該等服務及設備支付予 CFT 的費用及佣金總額分別為 0 美元、0 美元及約 64,000 美元。

於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個財政年度，預計本集團就該等服務及設備應付予 CFT 的款額每年不會超過 10 萬美元，該等款額已相應定為該持續關連交易的建議上限。

本集團主要根據本集團過往支付的款額，以及預期日後對有關服務及設備的使用率來估算該等建議上限。

---

## 業務

---

### (v) 為 Epic 提供行政管理服務

本公司同意，從上市日期翌日至二零零四年十二月三十一日止，由本集團按照二零零四年六月十七日訂立的從二零零四年四月一日起生效的行政管理服務協議，繼續向 Epic 及其附屬公司（「Epic 系公司」）提供會計與財政及系統支援及其他行政管理服務，具體內容如下：

會計及財政 — Epic 系公司的全盤會計及財政事務將由本集團的中央會計部門負責。預期 Epic 日後聘請的合適核數師完成試用期後，將儘快接管該等事務。

系統支援 — 本集團的營運及財務數據庫以及電子通訊系統由 PB Management Holding Limited 及其附屬公司統一保養及授予許可。Epic 系公司均將繼續使用該等數據庫及系統與若干管理資訊系統及相關技術支援，直至完全設立本身的數據庫及系統並投入運作或二零零四年底（以較早者為準）。

行政管理 — 本集團一直向 Epic 系公司統一提供一般行政管理，其中包括人力資源、薪酬表、公司秘書及其他相關服務。本集團同意繼續提供該等服務，直至 Epic 物色到合適的人選接管該等職能或二零零四年底（以較早者為準）。

Epic 系公司將在公平的基礎上，向本集團支付該等服務的費用，本集團員工所完成工作的費用將按所耗時間與小時費率計算。（包括間接費用）惟該系統支持服務將每月收費 1,500 美元。本集團的或然費用亦將從 Epic 系公司追償。截至二零零三年十二月三十一日止的三個年度，向 Epic 系公司提供上述服務的費用分別為 0 美元、約 60 萬美元及約 47.7 萬美元，並預計截至二零零四年十二月三十一日止的年度費用不超過 50 萬美元。所以，現已在主要基於估計過往支付的款額及未來的使用情況後，以 50 萬美元作為該持續關連交易的建議上限。

董事及保薦人認為，上文 (i) 至 (v) 段所述持續關連交易乃於本集團慣常及通常業務運作中按正常商業條款而訂立，或者（如無可充分比較的交易作為判斷根據）按對本集團有利且不遜於獨立第三方所獲得或提供（視何者適用而定）之條款訂立，該等條款公平合理，並且符合本公司股東的整體權益。

### 寬免及豁免

於香港完成公開發售後，本公司將繼續進行上述交易。根據上市規則，於股份在聯交所上市後，該等交易即構成持續關連交易。

就 (ii) 段及 (iv) 段所述交易而言，預計按上市規則第 14.07 條計算的最高百分率（盈利率除外）等於或高於 0.1%（如適用），但低於 2.5%，而每年的總代價低於 100 萬港元。因此，該等交易符合

---

## 業務

---

上市規則第 14A.33(3) 條可忽略不計的規定，可豁免遵守適用於關連交易的公告或股東批准的規定。董事會預期，未來在本集團正常及通常的業務運作中，將會繼續在公平基礎上，按慣常商業條款作出該等安排。倘若上市規則第 14A.33(3) 條最低豁免水平的規定不再適用於任何該等安排，本公司將遵守上市規則的適用規定。

就 (i)、(iii) 段及 (v) 段所述各項交易而言，根據二零零三年十二月三十一日的基準對二零零四年至二零零六年進行測算後，參照上市規則第 14.07 條（如適用）計算的最高百分率（盈利率除外）將低於 2.5%。因此，根據上市規則第 14A.34(1) 條，該等交易可豁免遵守上市規則關於獨立股東批准的規定，惟須遵守上市規則第 14A.45 至 14A.47 條的呈報及公佈規定。本公司已向聯交所申請豁免遵守關於該等交易的公告規定。