



Pacific Basin

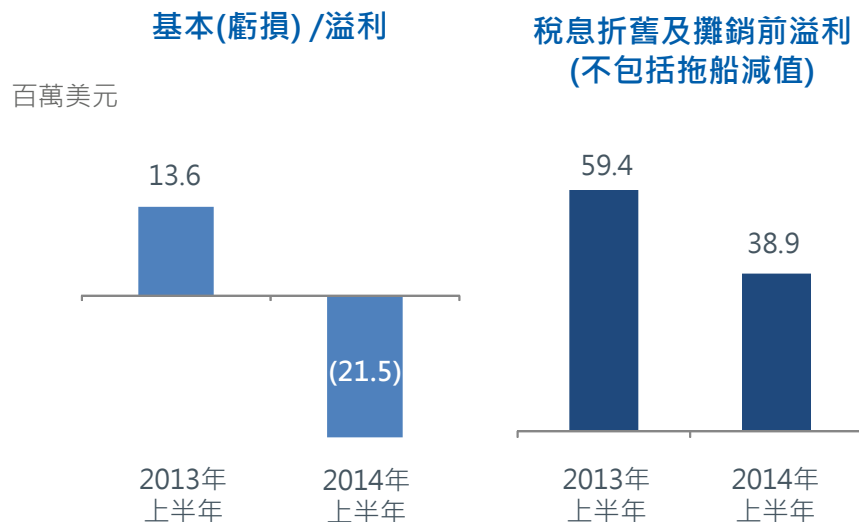


2014年
中期業績

我們的小靈便型貨船
正於溫哥華卸下鋼材

2014年7月31日

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



Pacific Basin

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%

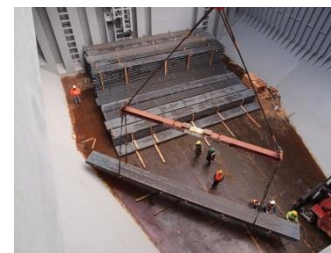
日均租金	10,210美元	按年+10%
日均開支	9,120美元	按年-10%

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)

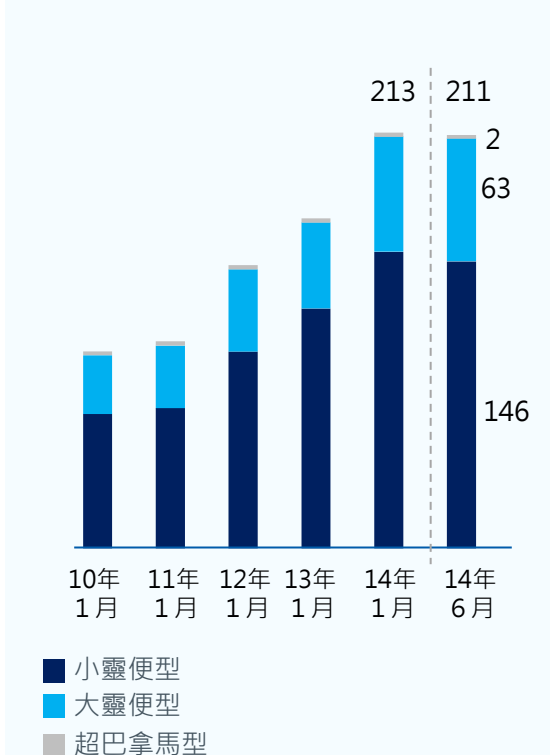
百萬美元	2014年上半年
乾散貨船(虧損)/溢利淨額	(6.5)
▪ 小靈便型乾散貨船貢獻	26.2
▪ 大靈便型乾散貨船貢獻	(10.7)
▪ 直接管理開支	(24.7)
稅息折舊及攤銷前溢利	53.4
貨船帳面淨值	1,545
資產淨值回報率(年度化)	(2)%



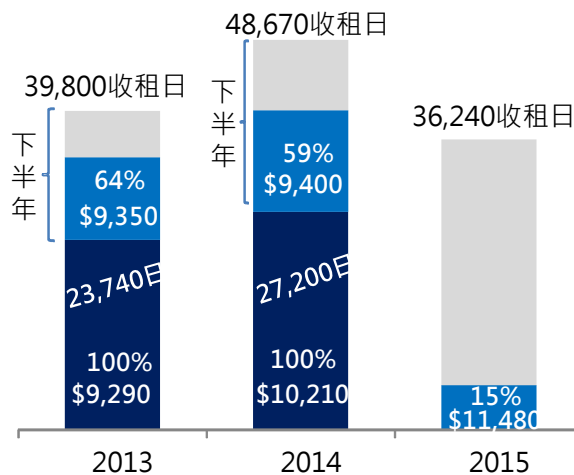
太平洋航運乾散貨船 - 日均租金訂約率

至2014年7月18日的訂約率
貨幣：美元

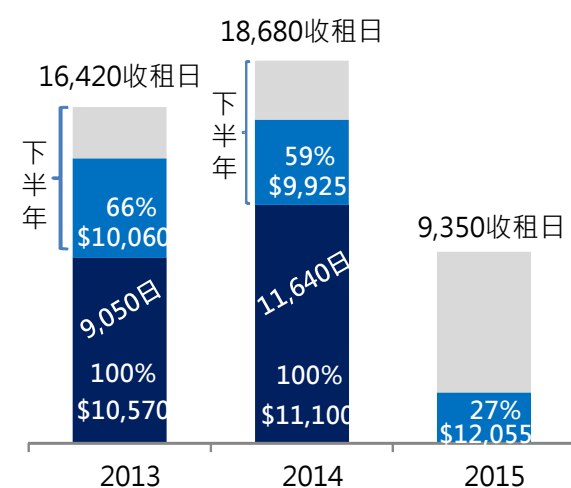
太平洋航運乾散貨船船隊發展 營運中的平均貨船數目



小靈便型乾散貨船



大靈便型乾散貨船



■ 上半年已完成 ■ 下半年已訂約 ■ 下半年未訂約

市場租金 (美元淨值)	2013年 上半年平均 :	2014年 7月25日 :	2013年 上半年平均 :	2014年 7月25日 :
	\$7,060	\$5,114	\$8,270	\$6,742

- 尚未訂約的運力須面對現貨市場的風險 (預期第四季復甦)
- 2014年已訂合約並不包括租金與指數掛鈎的租入貨船承擔的收租日數

第 16 及 17 頁

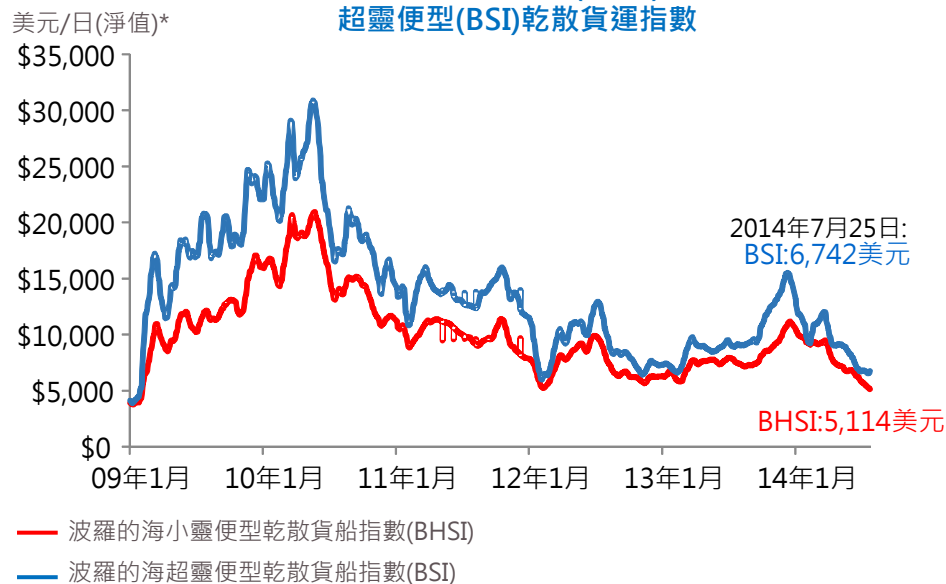
2014年中期業績

4

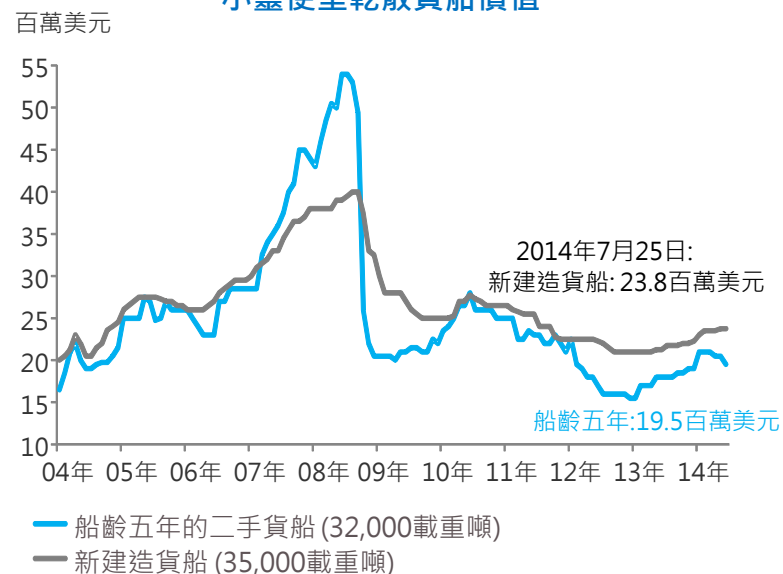
乾散貨運市場概要

- 第二季疲弱市況(小靈便型乾散貨船的平均租金較2013年第二季下跌7%)出乎市場預期
- 從基本因素看，市場復甦仍然脆弱 – 需求上升未能完全消化過剩供應
- 第二季市況疲弱：大西洋航線租金下挫；
較平常多的貨船被調配至大西洋地區；
南美洲港口擠塞情況舒緩
- 船齡五年的小靈便型乾散貨船現值較年初下跌7%，惟繼續較2013年年初增長26%

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

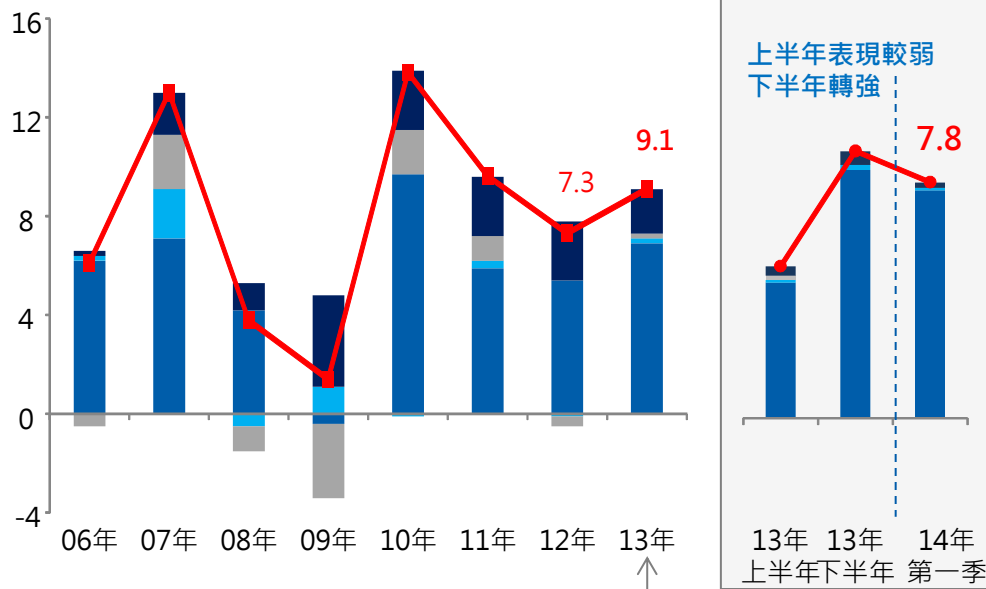


* 美元租金淨值已扣5%佣金
資料來源：波羅的海交易所、Clarksons

乾散貨運需求

乾散貨運實際需求

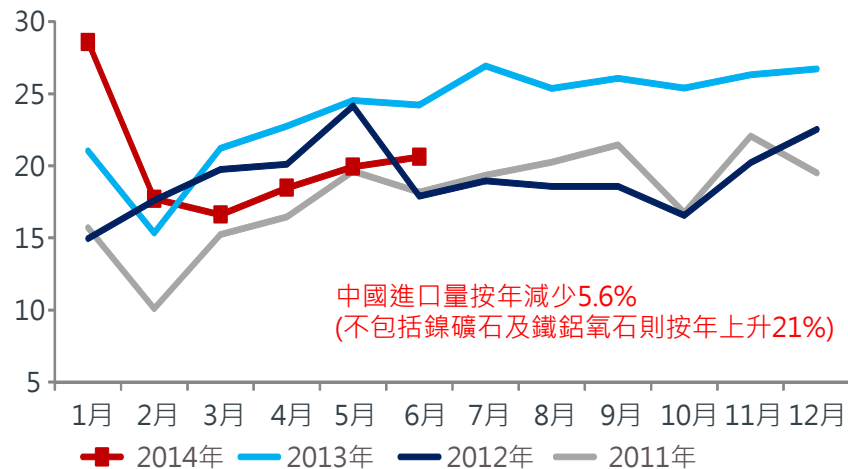
按年變動 (%)



- 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

2014年中國小宗散貨進口量

百萬噸



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

中國進口量按年減少5.6%
(不包括鎳礦石及鐵鋁氧石則按年上升21%)

- 印尼出口禁令導致中國對鐵鋁氧石及鎳礦的進口量大幅減少
- 撇除上述相關航線，2014年上半年中國其他小宗散貨進口按年錄得21%的穩健增長
 - 歐洲煤炭量進口減少
 - 阿根廷暫停部分穀物出口

資料來源：R.S. Platou、彭博

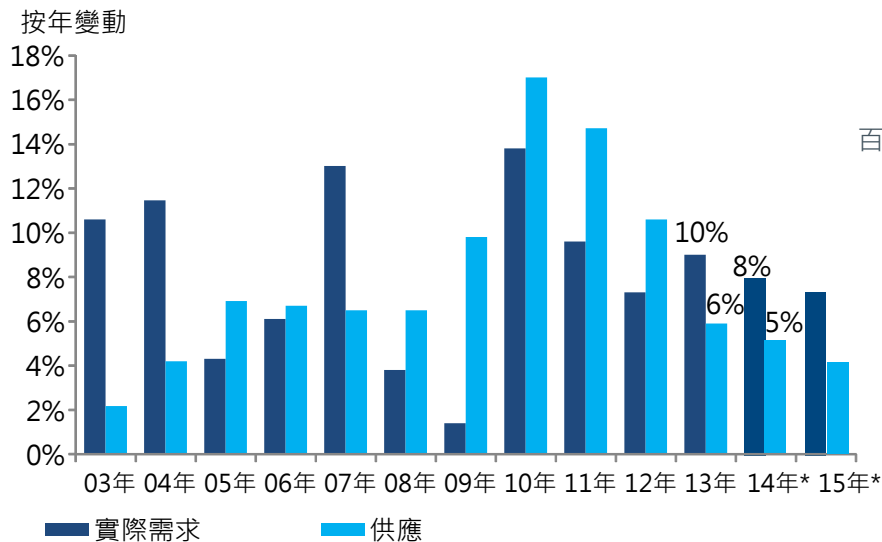
整體乾散貨船隊發展

船隊淨增長	小靈便型	整體乾散貨船
按年	+2.5%	+5.2%
2014年上半年間	+1.9%	+2.7%

上半年乾散貨船船隊錄得淨增長：

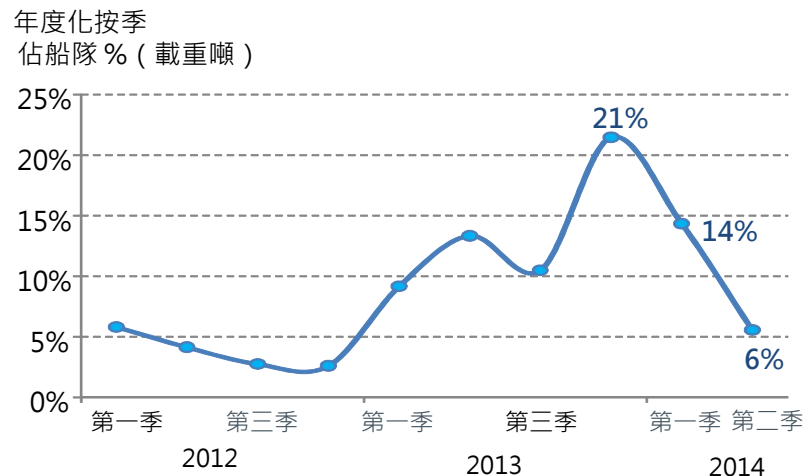
- 由27,000,000噸新增運力推動
- 部份受7,000,000噸報廢量抵銷
- 船隊增長上半年較快，下半年較慢

乾散貨供求情況

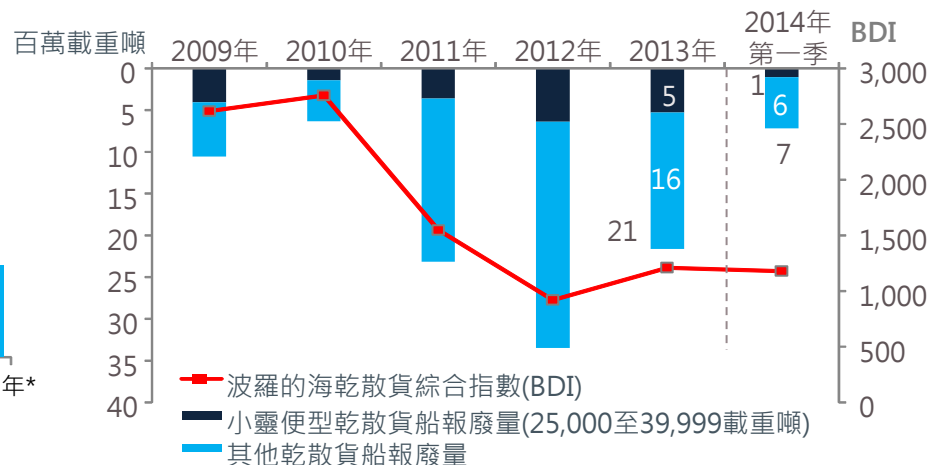


資料來源：R.S. Platou、Clarksons、彭博(數據至2014年7月1日)
* R.S. Platou估計

乾散貨新船合約簽訂情況



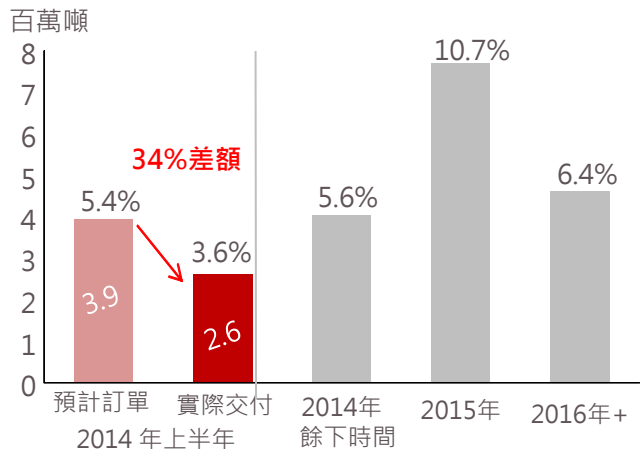
乾散貨船報廢量與波羅的海乾散貨綜合指數(BDI)



2014年中期業績

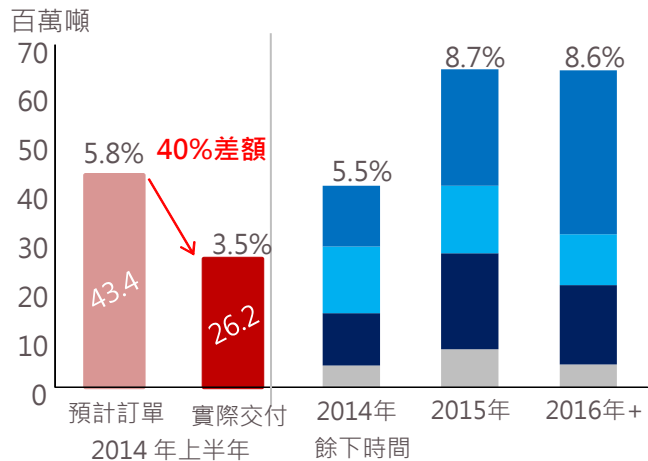
乾散貨船訂單

小靈便型乾散貨船訂單








- 由於第二季貨運市場表現令人失望，新船合約簽訂回落
- 現時小靈便型乾散貨船訂單量：23% (2013年上半年：16%)

整體乾散貨船訂單



乾散貨船總量(10,000以上載重噸)

船型	載重噸	船型圖	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)
小靈便型	(25,000-39,999載重噸)		23%	9	4%	2%
大靈便型	(40,000-64,999載重噸)		23%	10	13%	4%
巴拿馬型	(65,000-119,999載重噸)		28%	8	5%	2%
好望角型	(120,000+載重噸)		19%	8	2%	1%
好望角型	(120,000+載重噸)		24%	8	1%	2%

資料來源：Clarksons截至2014年7月1日的數據

2014年中期業績

乾散貨船業務的展望



- 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、北美洲工業復興 + 歐洲較預期強勁的復甦
- 船隊溫和增長：2014年至2016年新建造貨船訂單量下降 + 報廢量持續增加



- 船東對前景樂觀或使報廢量減少及新船預訂量增加
- 中國收緊信貸額度，導致經濟及工業增長放緩及乾散貨貿易量增長減慢
- 乾散貨船因燃料價格下降而提速航行
- 國家自我保護意識增強(如印尼實施礦物出口禁令)對主要貨運貿易造成影響

太平洋航運展望

- 預期乾散貨運市場於2014年第四季改善 – 自較低水平
- 下半年交付的新建造貨船數目一般較少，乾散貨運量較高
- 我們的業務前景：正面
 - ➔ 對過去兩年在逆市收購船舶及購買共51艘貨船感到滿意
 - ➔ 具競爭成本優勢 + 運力增加

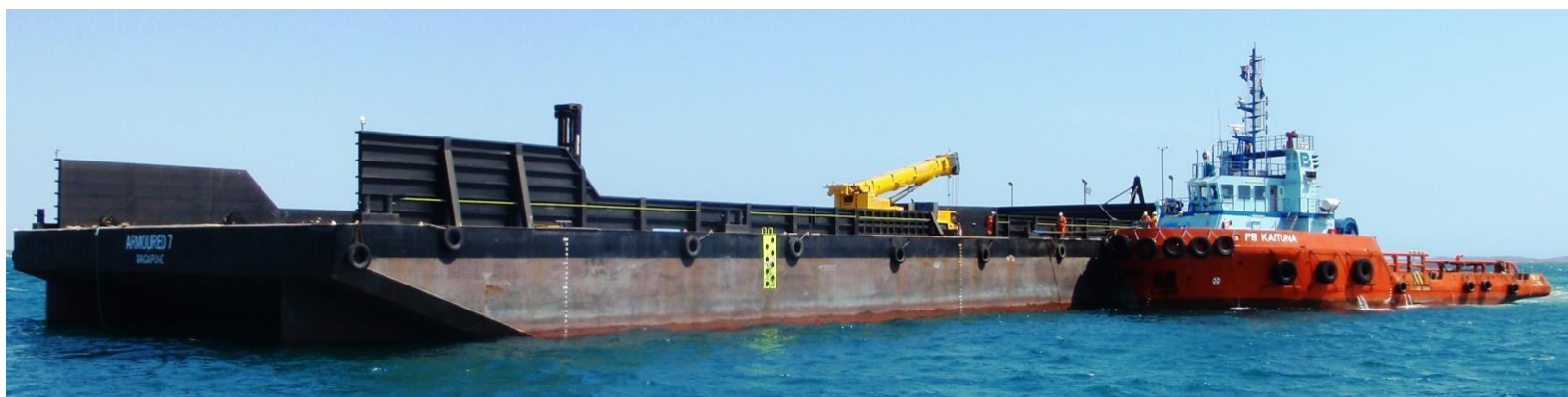
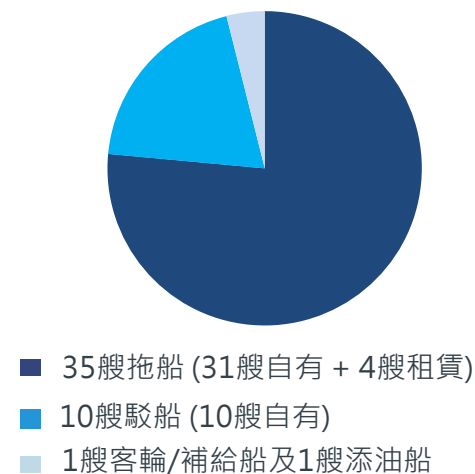
策略：

- 以小靈便型 + 大靈便型乾散貨船為重心
- 積極努力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
- 繼續保持開放的態度，選擇性地購買貨船，但我們預期購買貨船的速度將較2013年放慢

拖船業務上半年表現

百萬美元	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%

太平洋船運拖船船隊：47艘
(截至2014年6月30日)



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

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
- 在我們於中東地區已建立的業務據點及合作關係中帶來新的商機
- 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
- 中國收緊授信額度，影響乾散貨貿易及澳洲港口活動之增長
- 伊拉克及伊朗局勢不穩，仍是中東地區能源及施工項目所面對之問題

太平洋航運展望

- **港口拖船**：預期澳洲海運貿易會持續拓展可支持需求之整體增長 – 惟為擴大市佔率的競爭加劇
- **離岸拖船**：澳洲離岸拖船業務前景具挑戰性 – 需求下跌及競爭加劇

策略：

- 港口拖船業務重點：致力於新港口的牌照招標活動，繼續拓展紐卡斯爾業務，及提供優越的服務予我們的客戶
- 離岸拖船支援服務重點：集中管理及重整業務，以求應付貨船因現有合約屆滿而歸還之情況，並且參與招標及重新調配貨船，以便於澳洲及中東物色置換僱用機會
- 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



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

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



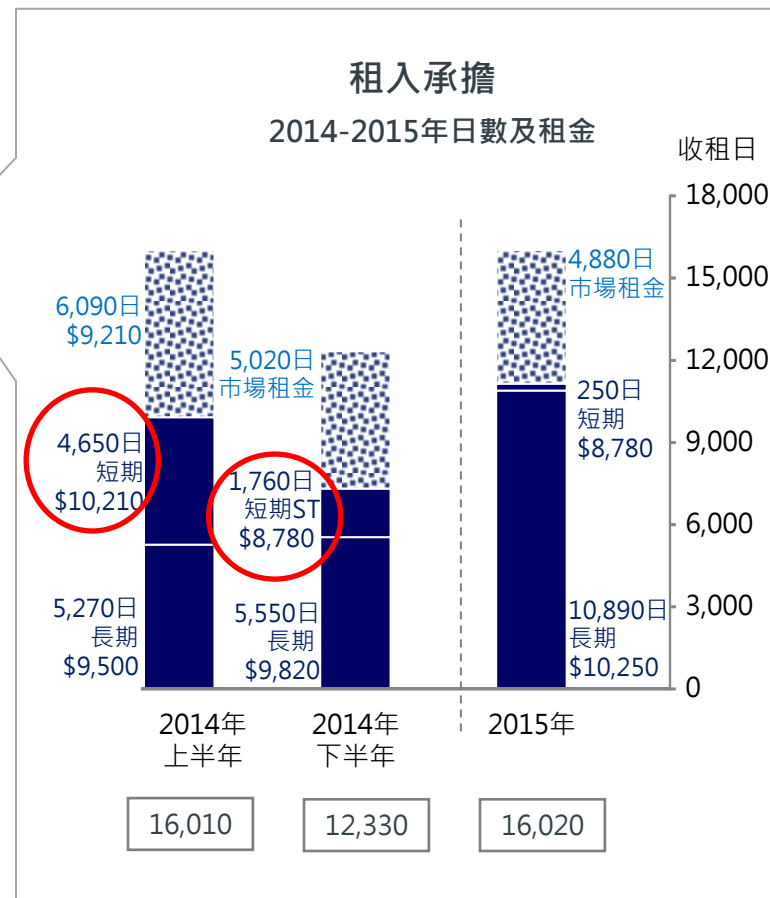
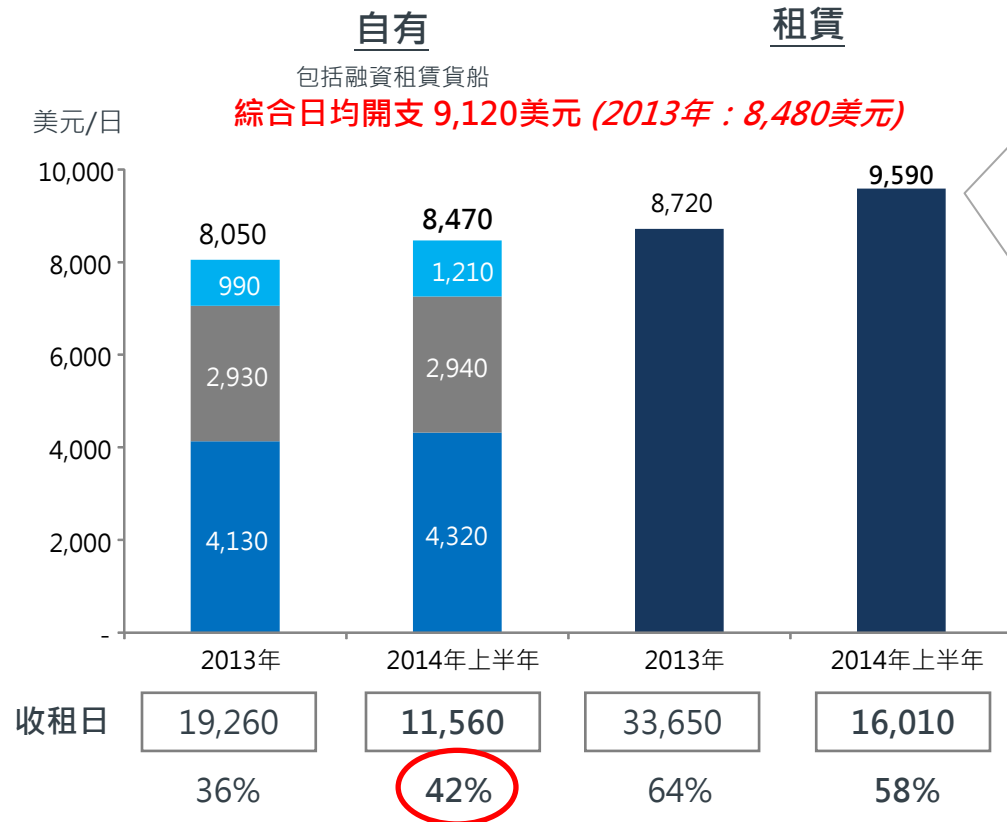
	2014年 上半年	2013年 上半年	變動
小靈便型乾散貨船			
收租日 (日)	27,200	23,740	+15%
日均收入 (美元/日)	10,210	9,290	+10%
自有/租賃貨船開支 (美元/日)	9,120	8,280	-10%
小靈便型乾散貨船貢獻 (百萬美元)	26.2	22.4	+17%
大靈便型乾散貨船			
收租日 (日)	11,640	9,050	+29%
日均收入 (美元/日)	11,100	10,570	+5%
自有/租賃貨船開支 (美元/日)	11,890	10,060	-18%
大靈便型乾散貨船貢獻 (百萬美元)	(10.7)	4.3	-349%

- 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

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

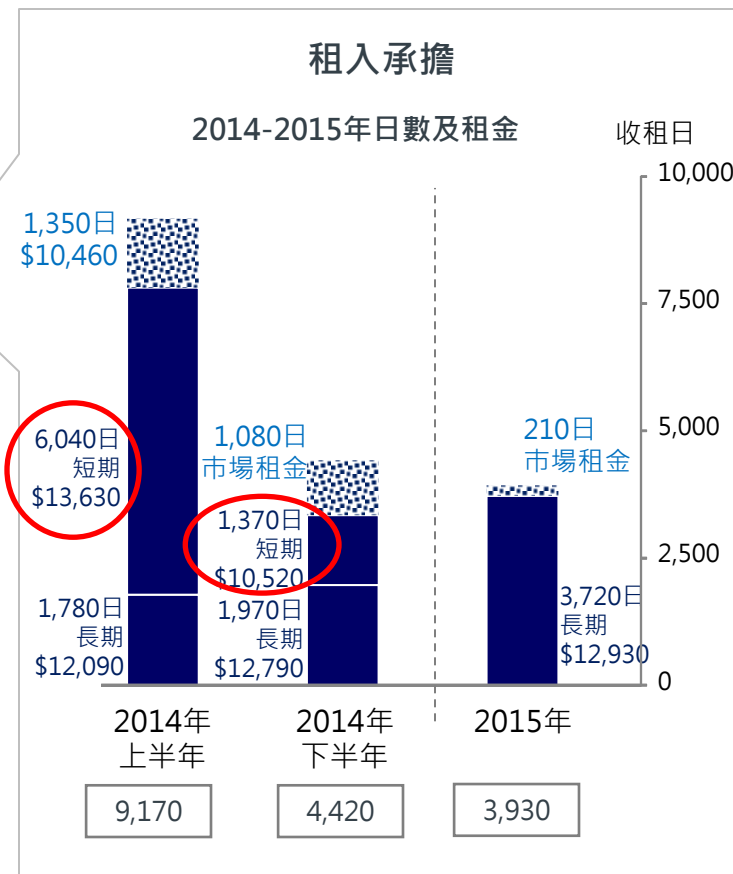
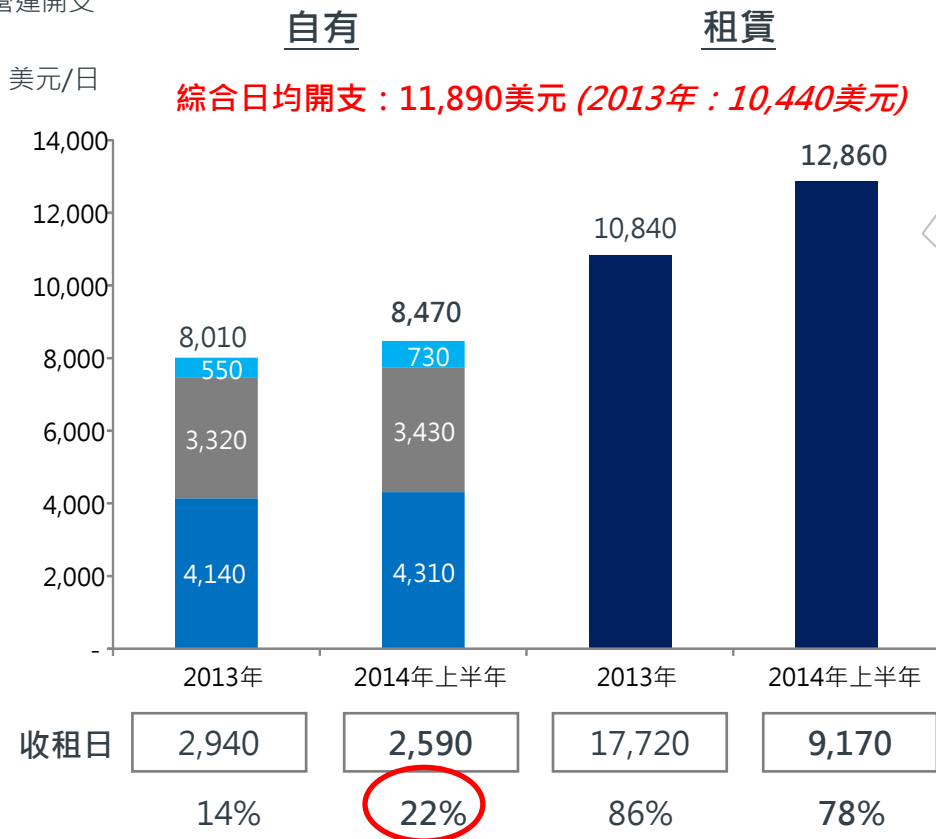


- 除上述開支，直接管理開支每日為620美元 (2013年：每日550美元)
- 租賃開支增長10%，主要受短期及與指數掛鈎開支影響

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



資產負債表

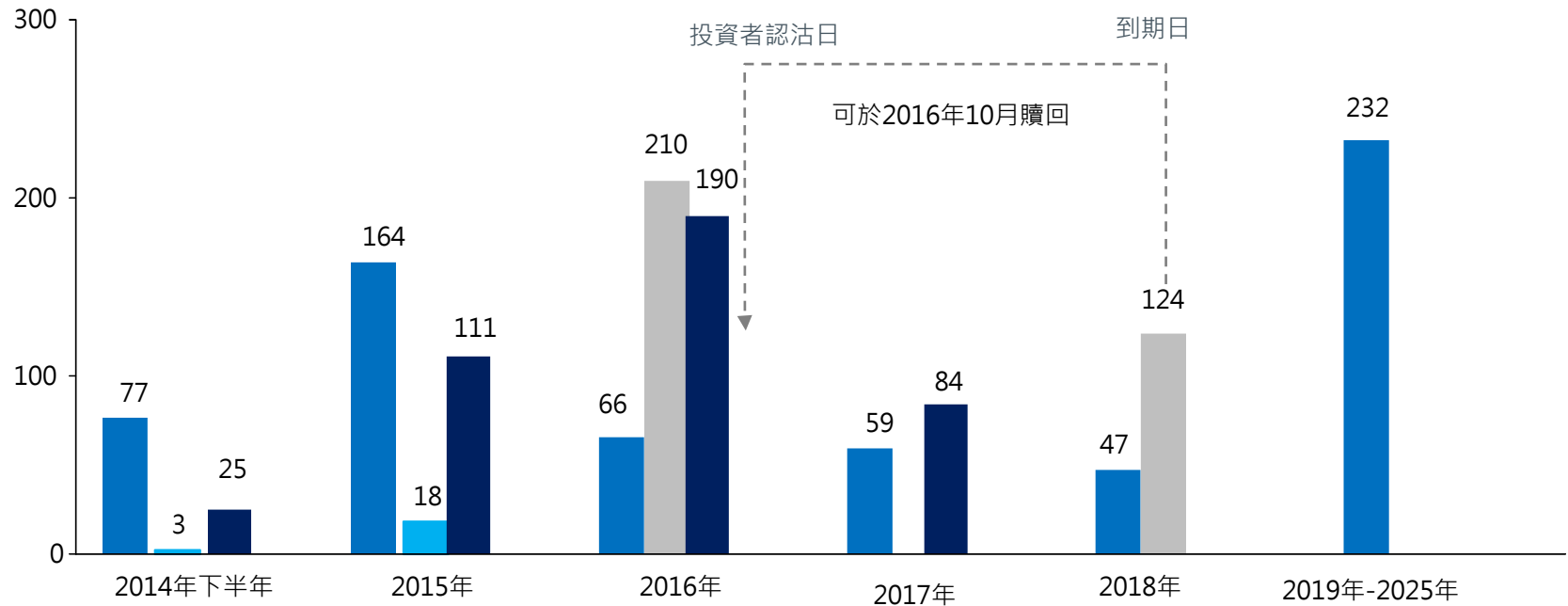
百萬美元	太平洋航運 乾散貨船	太平洋航運 拖船	財務	已終止的 滾裝貨輪業務	2014年 6月30日	2013年 12月31日
貨船及其他固定資產	1,545	127	-	-	1,676	1,622
資產總額	1,750	172	421	-	2,369	2,537
貸款總額	953	22	-	-	975	1,037
負債總額	1,087	35	15	-	1,152	1,233
資產淨值	663	137	406	-	1,217	1,304
借貸淨額 (已計入現金總額320百萬美元)					655	551
借貸淨額相對物業、機器及設備賬面淨值比率 KPI					39%	34%

- 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

百萬美元



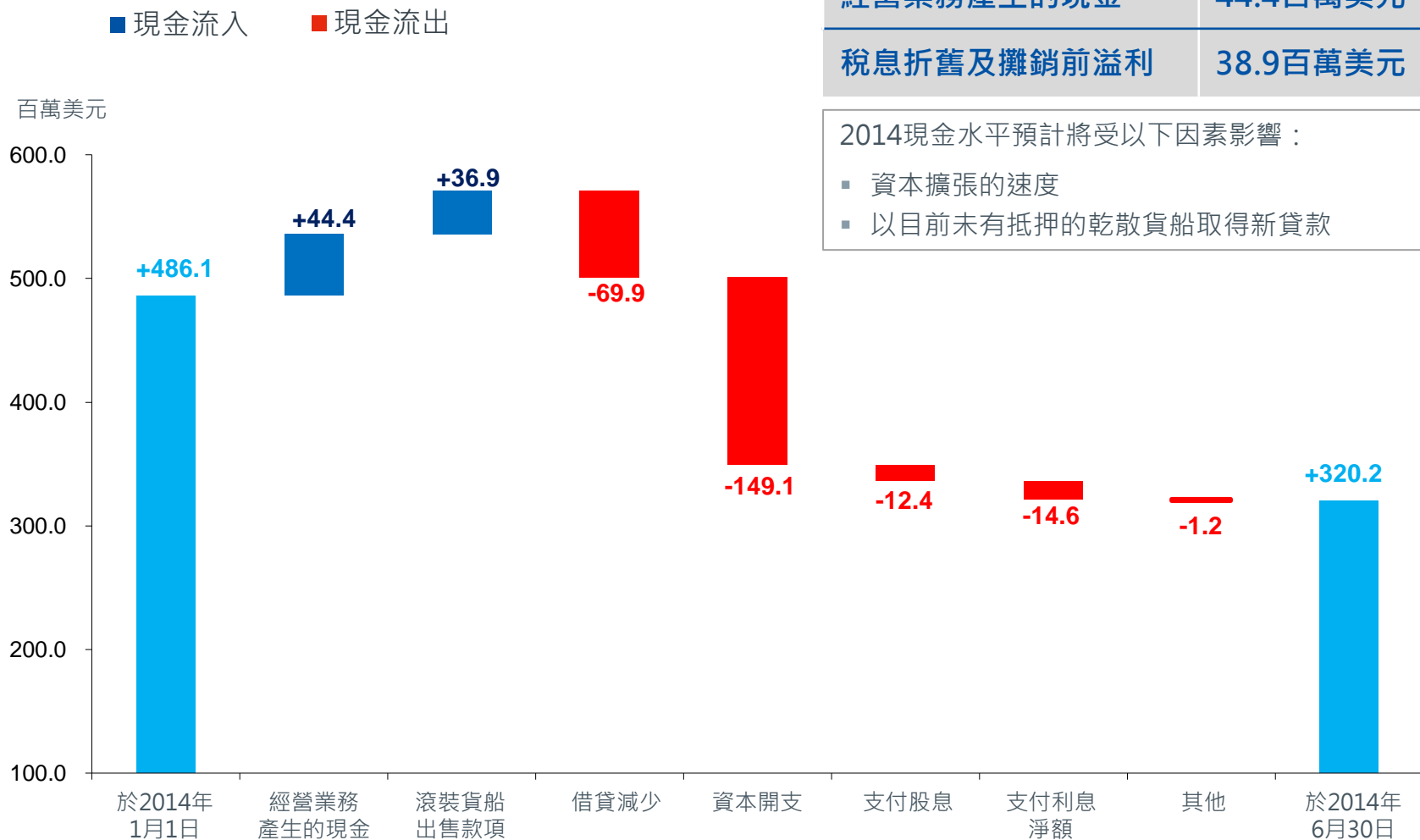
■ 銀行借貸 (645,000,000美元)

■ 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



- 預期乾散貨運市場於2014年第四季將可從一個較低水平有所改善
- 市況疲弱有助減少新貨船訂單，增長將接近停頓狀況
- 我們有效的業務模式帶來高於市場現貨指數的日均租金
- 乾散貨船錄得溢利53,000,000美元，並按年上升
- 未來需求增長情況看來有利小靈便型乾散貨船，惟復甦仍然脆弱
- 對過去兩年購入的51艘貨船滿意，使船隊規模擴大一倍
- 18艘日本建造的自有貨船將於未來三年陸續交付
- 已全面提供資金的乾散貨船的資本承擔410,000,000美元
- 逆市擴大自有船隊，以歷來具吸引的價格購入貨船，把握快將出現的市場復甦做好準備

- 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
 - iii) 繼續保持開放的態度，選擇性地購買貨船，但我們預期購買貨船的速度將較2013年放慢

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
- 同時擁有/營運離岸支援及港口拖船
- 有超過300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, 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

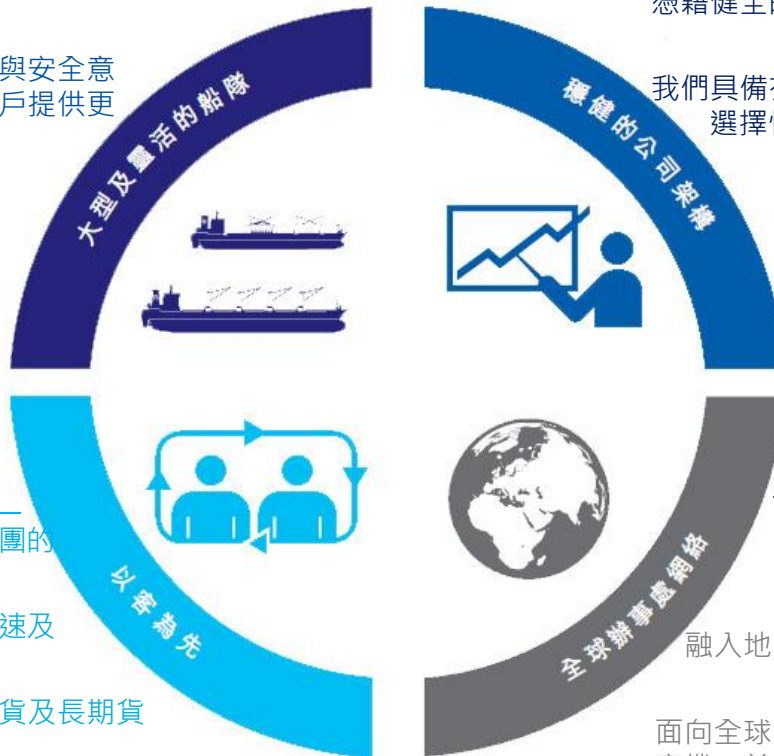
內部技術營運部門負責加強集團的健康與安全意識及成本控制措施，以及確保我們向客戶提供更可靠和完善的綜合服務及支援

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

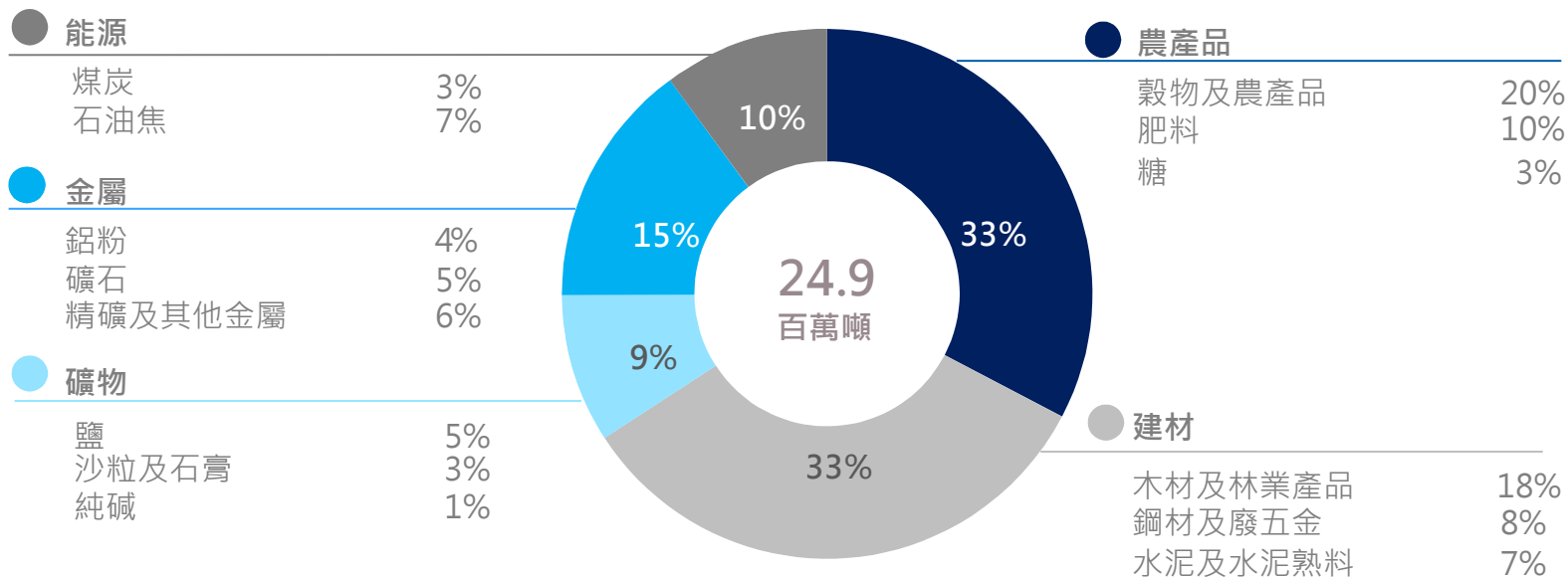
我們的營業及技術支援辦事處分布全球不同地區，提供更完善的綜合國際服務

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： 太平洋乾散貨船 – 多元化貨物

2014年上半年度太平洋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6月*

太平洋航運乾散貨運船隊：248艘

主要船隊平均船齡：6.5歲

	自有		租賃		總數
	已交付	新建造	已交付 #	新建造	
小靈便型	63	12	83	14	172
大靈便型	15	6	48	5	74
超巴拿馬型	1	0	1	0	2
總數	79	18	132	19	248

太平洋拖船：47艘

	自有		租賃		總數
	已交付	新建造	已交付	新建造	
拖船	31	0	4	0	35
駁船	10	0	0	0	10
其他太平洋拖船	1	0	1	0	2
總數	42	0	5	0	47

* 不包括3艘滾裝貨輪

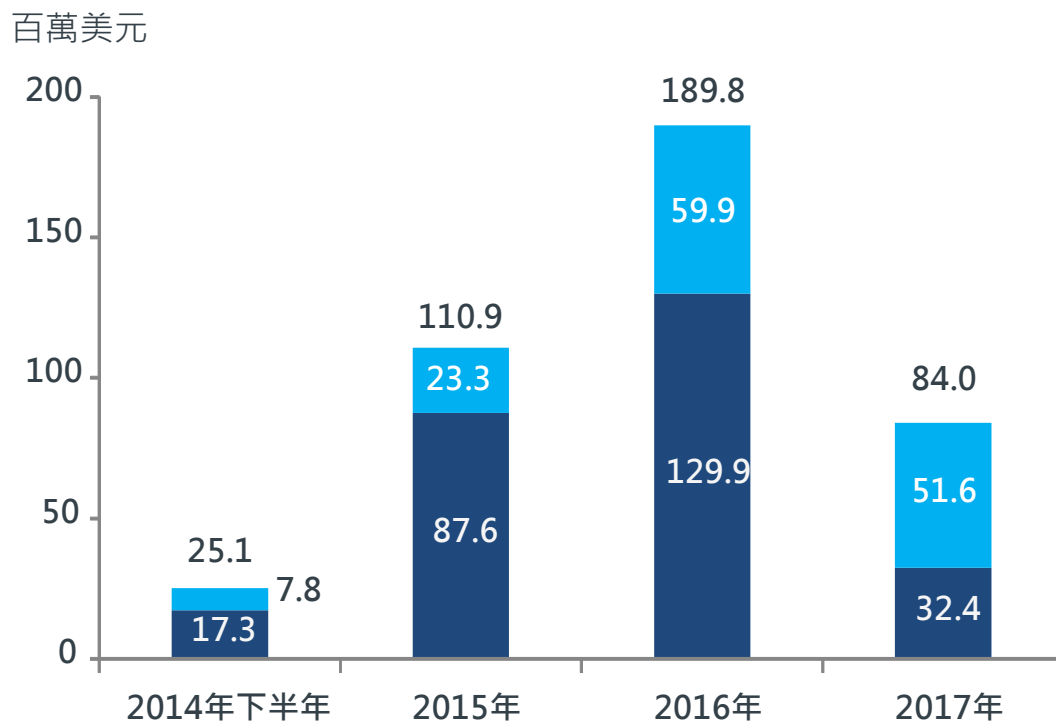
2014年6月平均營運貨船數目

www.pacificbasin.com
船隊資料



附錄： 乾散貨船資本承擔

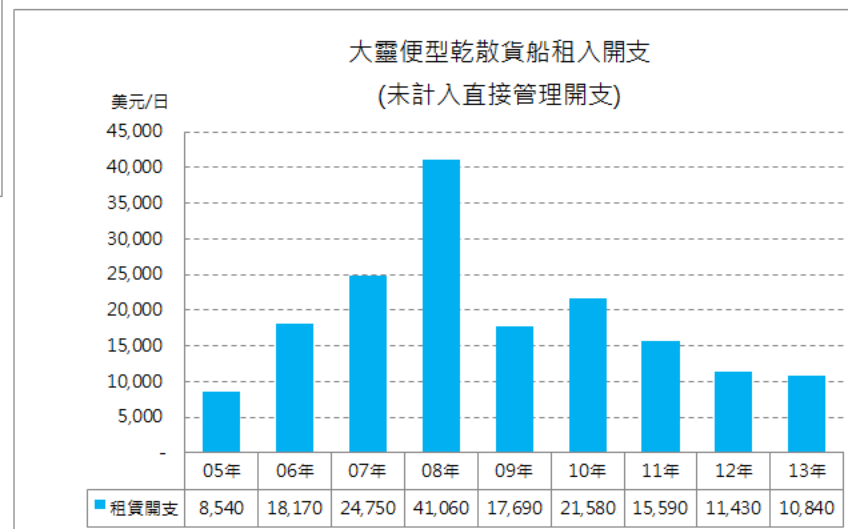
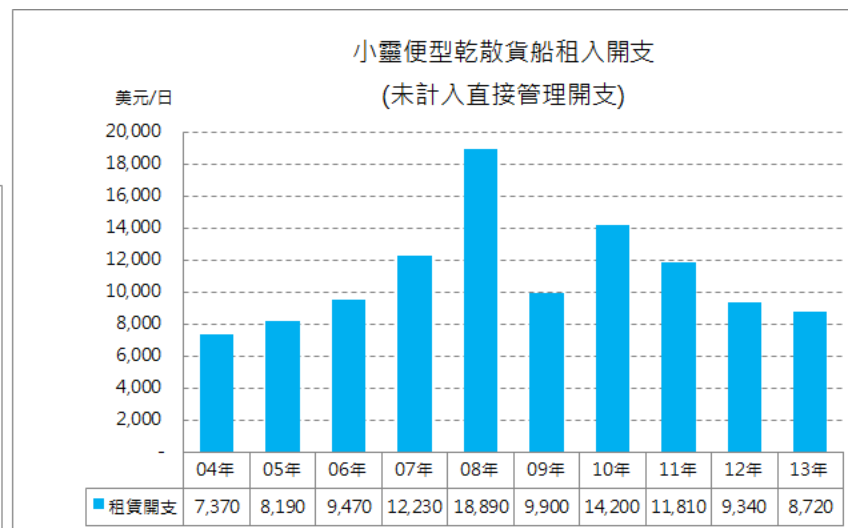
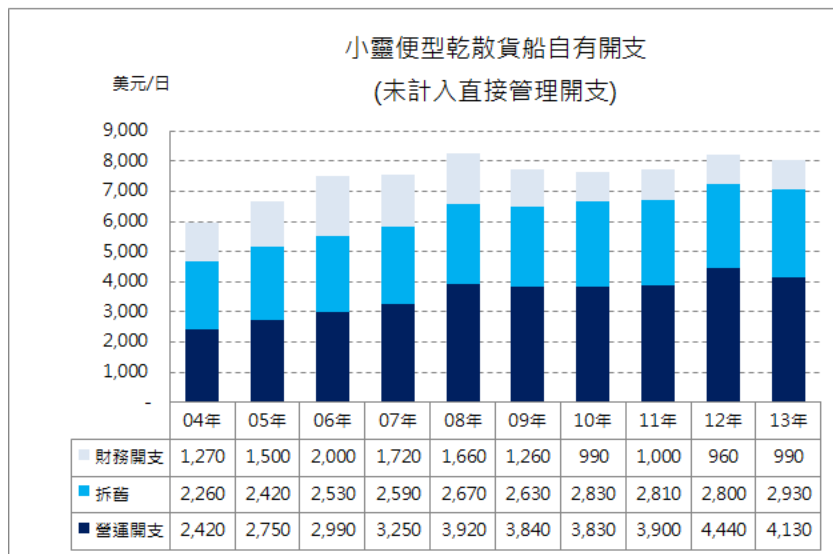
總額410,000,000美元



- 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

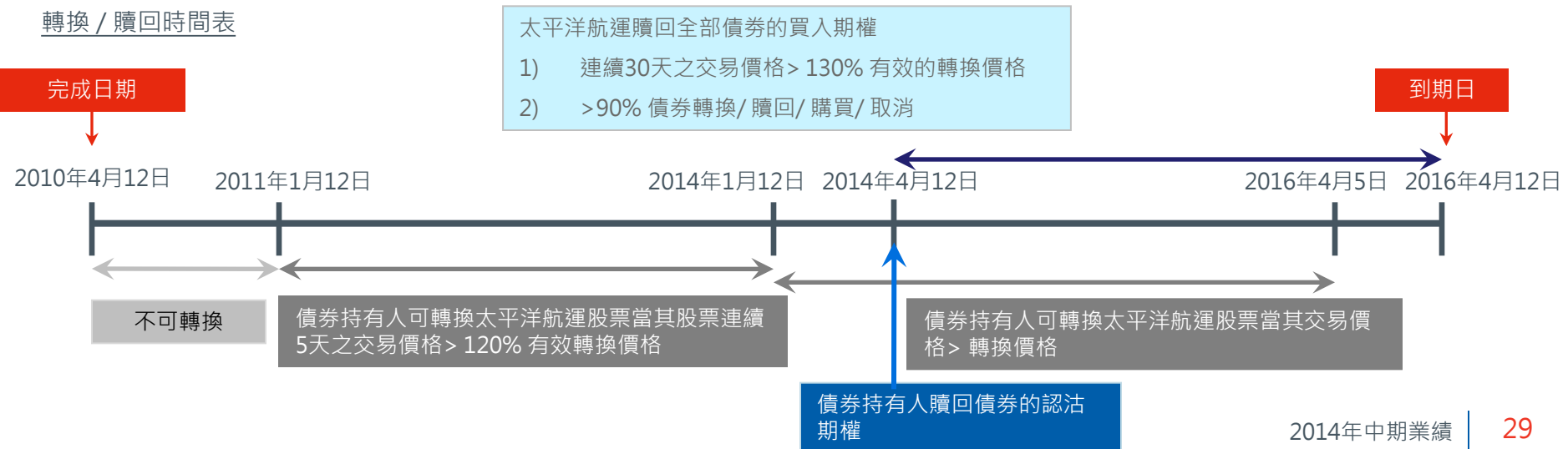
附錄： 過往自有及租賃開支



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

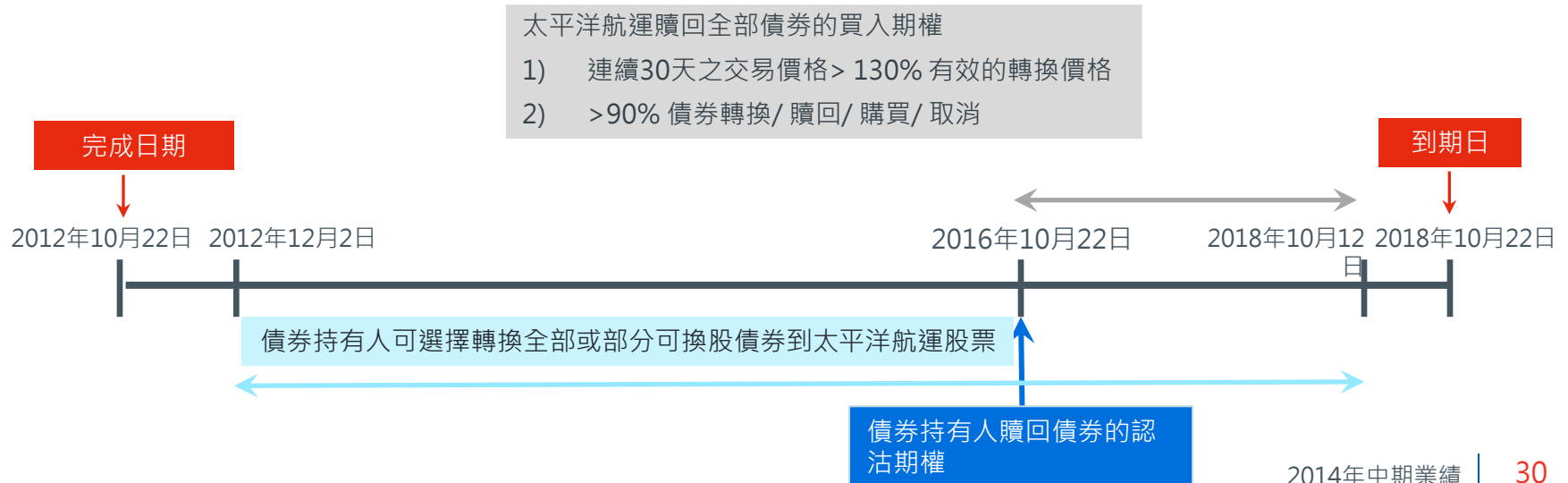
轉換 / 贖回時間表



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

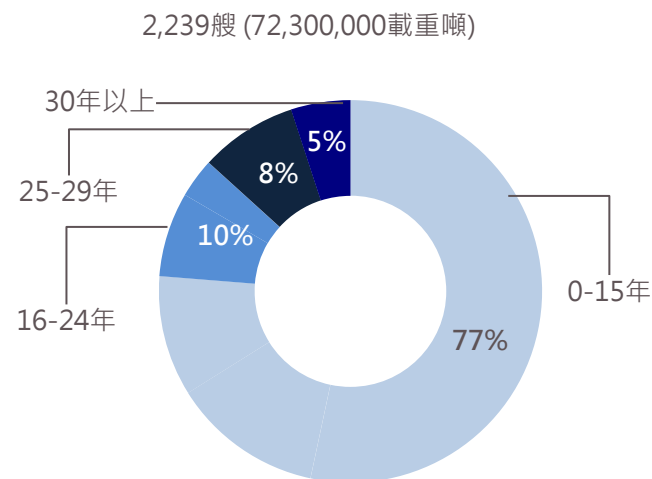


附錄： 乾散貨船隊資料

整體乾散貨船船隊按年增長 (%)

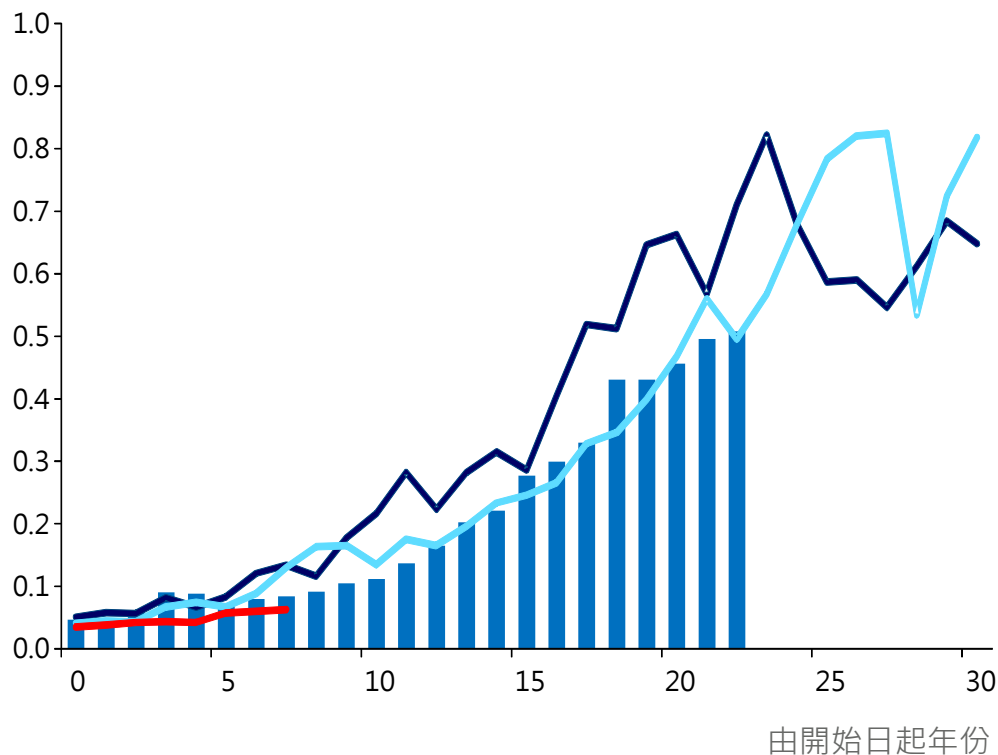


小靈便型乾散貨船船齡分佈
(25,000-39,999 載重噸)



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

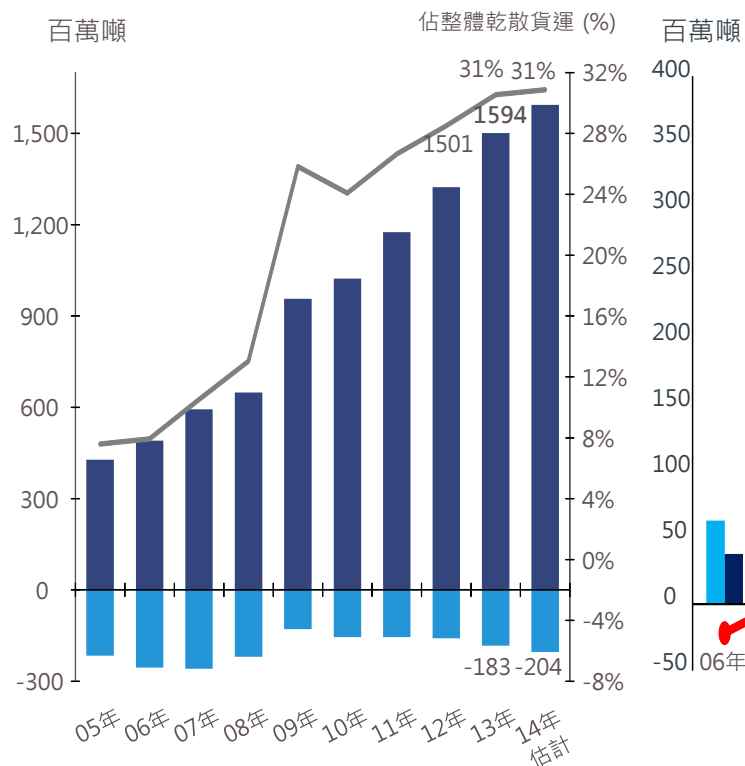
■ 中國 (自 1990年)
■ 日本 (自 1950年)
■ 韓國 (自 1970年)
■ 印度 (自 2005年)

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

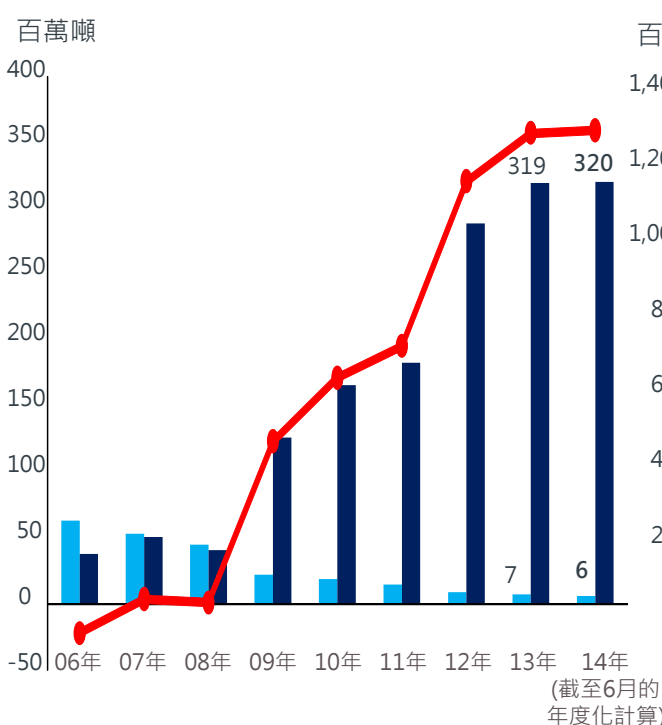
中國作為重要的
煤炭淨進口國

中國鐵礦石的採購量
(供生產鋼材)

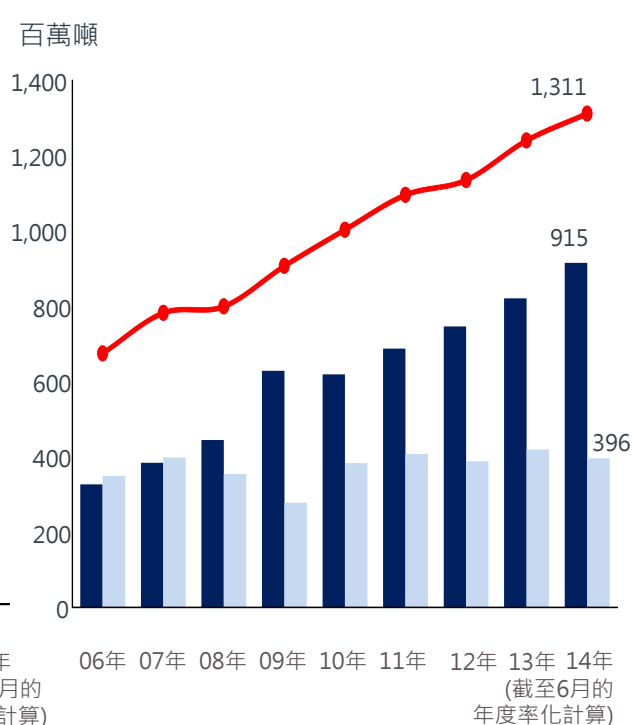


■ 進口
■ 出口

—●— 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