



太平洋航運



2010年8月3日

2010
中期
業績

太平洋航運概覽

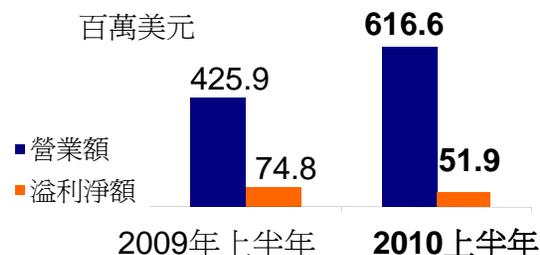
- 全球具領導地位的現代化小靈便型及大靈便型乾散貨船東和營運商之一
- 太平洋航運乾散貨的業務模式非常靈活
 - 規格統一、可靈活配合、現代化及規模龐大之船隊
 - 自有、長期及短期租賃貨船的組合
 - 客戶廣泛及多元化，終端客戶以工業用戶為主
 - 提供多種租賃工具，主要為租船貨運合約(COAs)及現貨市場合約
- 迅速擴展於：
 - 能源及基建服務(EIS)
 - 滾裝貨船
- 在世界各地有超過**170**艘貨船為大型的工業客戶服務
- 總部設於香港，在全球各重點地區開設**21**間辦事處，擁有超過**360**名岸上員工及**1,700**名船員*



* 於2010年7月1日

2010年中期業務摘要

營業額及溢利淨額



- 溢利淨額: **51.9**百萬美元 (2009上半年: 74.8百萬美元)
- 基本溢利: **65.6**百萬美元 (2009上半年: 56.8百萬美元)
- 每股基本盈利: **0.21**港元 (2009上半年: 0.32港元)
- 按年計的平均股本回報: **7%** (2009上半年: 12%)
- 經營業務現金流: **83**百萬美元 (2009上半年: 61百萬美元)
- **2010年上半年每股股息 (港元): 0.05**港元 (2009上半年: 0.08港元)

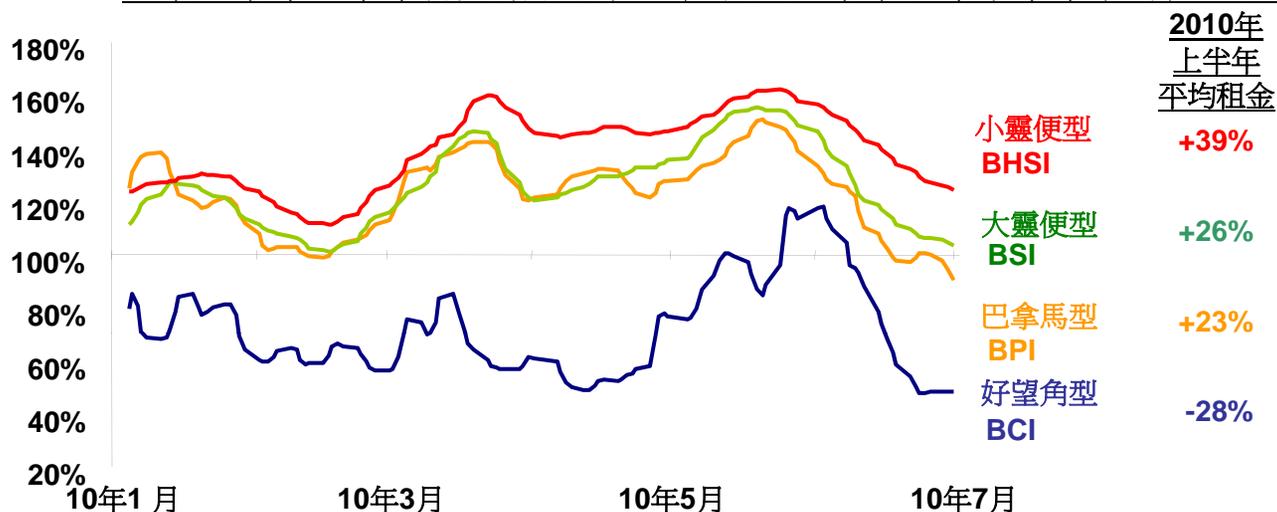
- 正如我們在**2010年3月**時對市場前景的預期, 小靈便型及大靈便型乾散貨船於上半年的表現取得顯著增長
- 乾散貨市場自五月底以來顯著下滑, 主要原因是:
 - 六月份及踏入第三季度的季節性業務下降;
 - 中國對進口商品的需求下降, 緩和過熱房地產的措施, 等等;
 - 船隻交付增加
- 自**2009年12月**恢復擴展船隊活動以來, 我們已購置九艘乾散貨船及長期租賃另外五艘乾散貨船

我們對**2010年**下半年展望為中立, 並預期:

- 疲弱市況有望在今年稍後受季節性需求反彈及中國恢復補倉而出現逆轉, 雖然這不足以令下半年的整體表現超越上半年
- 但仍為本集團的乾散貨船帶來有利的租金

乾散貨市場資訊

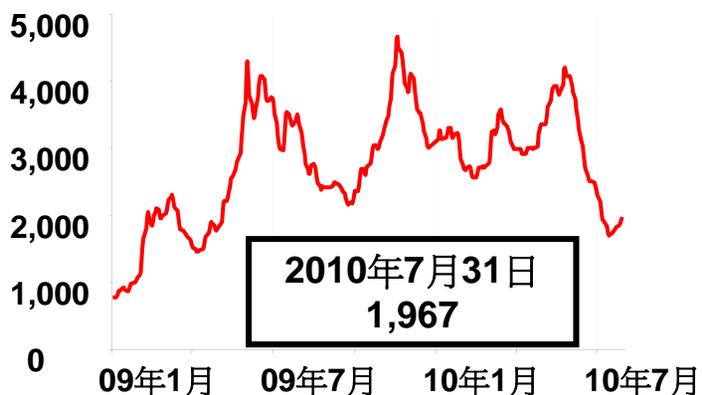
二零一零年上半年各貨船類別租金表現與二零零九年下半年平均租金比較



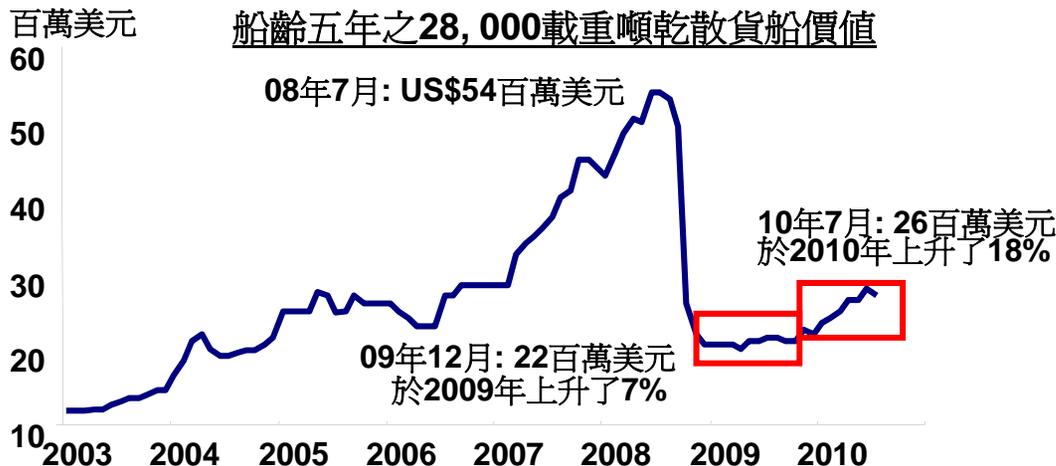
小靈便型乾散貨船
於2010年上半年的租金
較2009年下半年平均租金為好

好望角型乾散貨船
於2010年上半年的租金較
2009年下半年度平均租金為差

波羅的海乾散貨綜合指數(BDI)

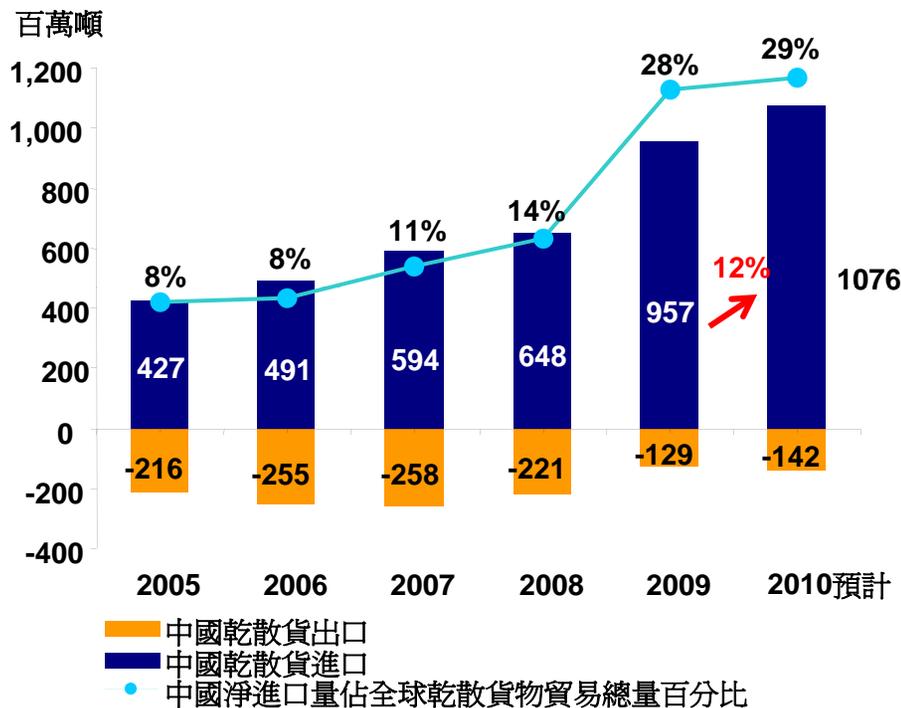


船齡五年之28,000載重噸乾散貨船價值

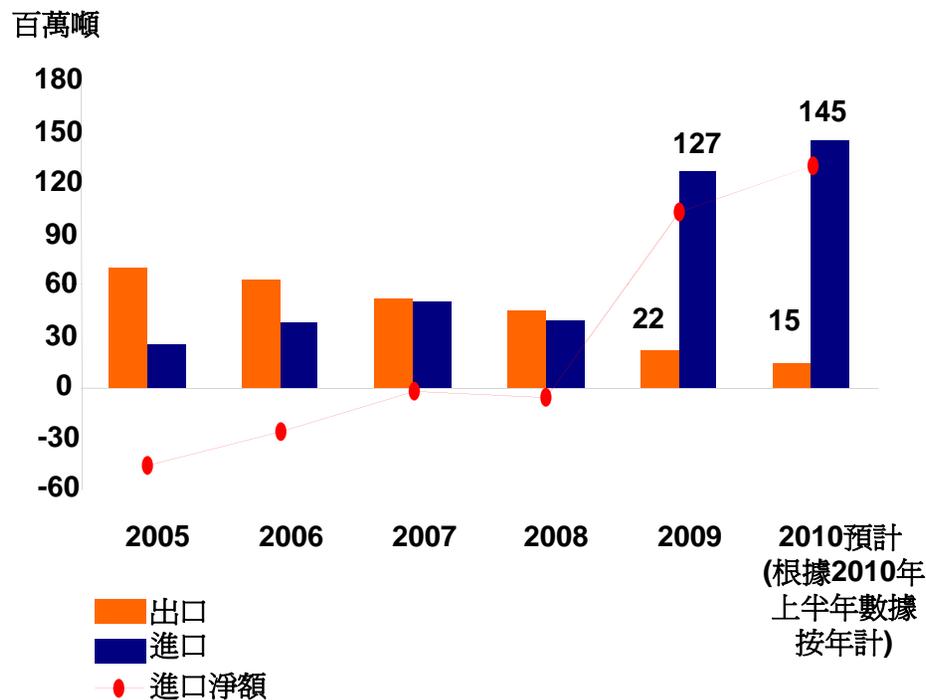


中國乾散貨貿易

中國乾散貨貿易量



中國為煤炭的淨進口國



自**2009**年，中國煤炭淨進口量急劇增加

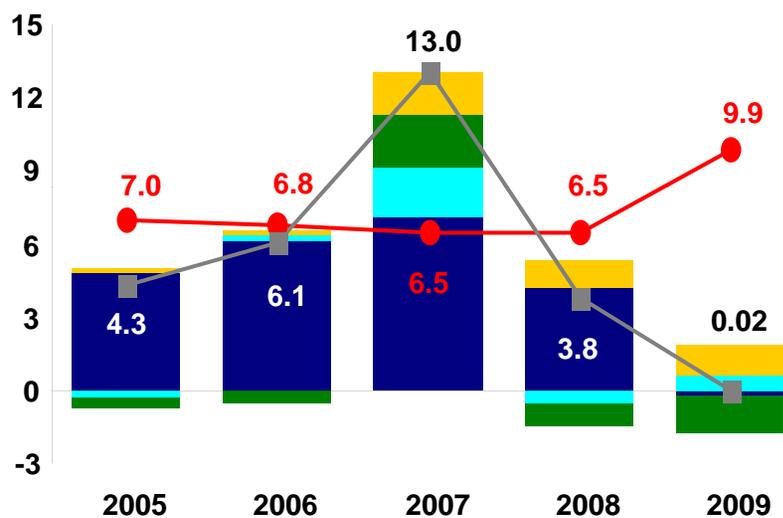
東西方貿易失衡進一步加劇，導致全球乾散貨船船隊調配不善

熱煤消費量於**2010**年次季下降，但需求在炎夏強勁回升

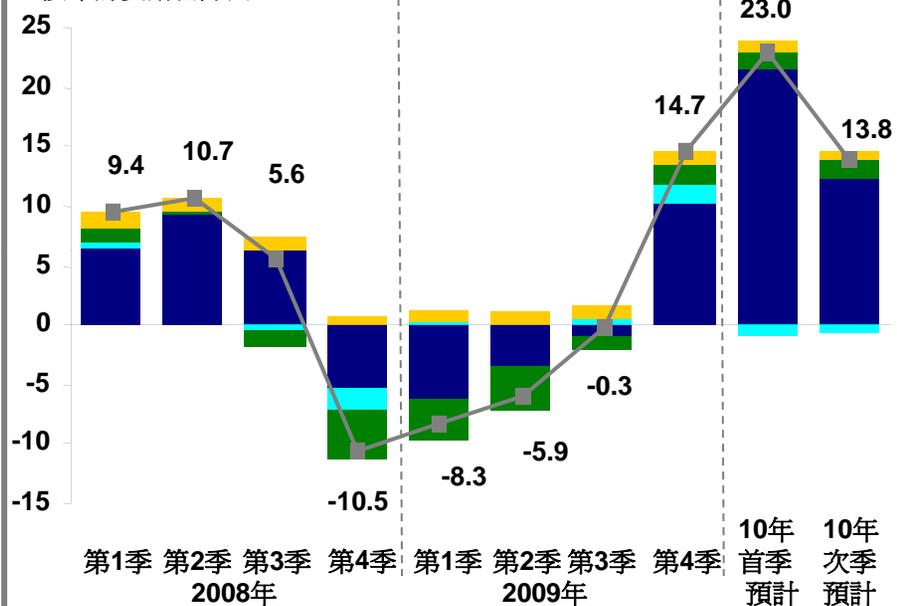
乾散貨需求

乾散貨船船隊供求情況

按年計變動百分比



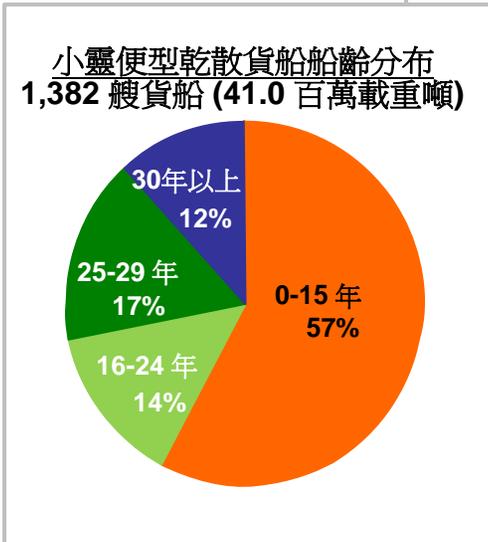
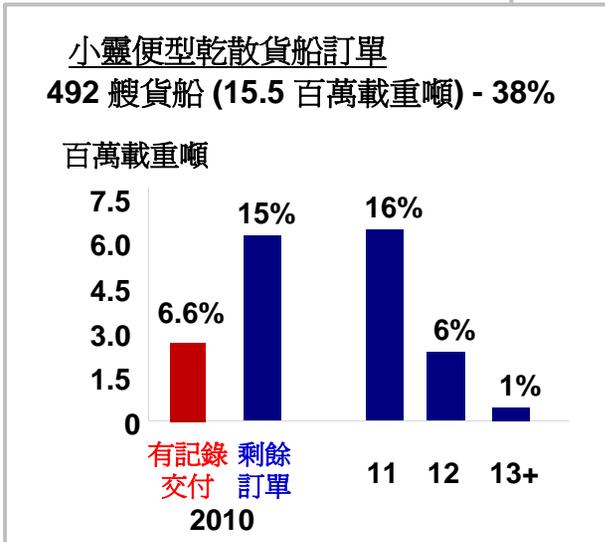
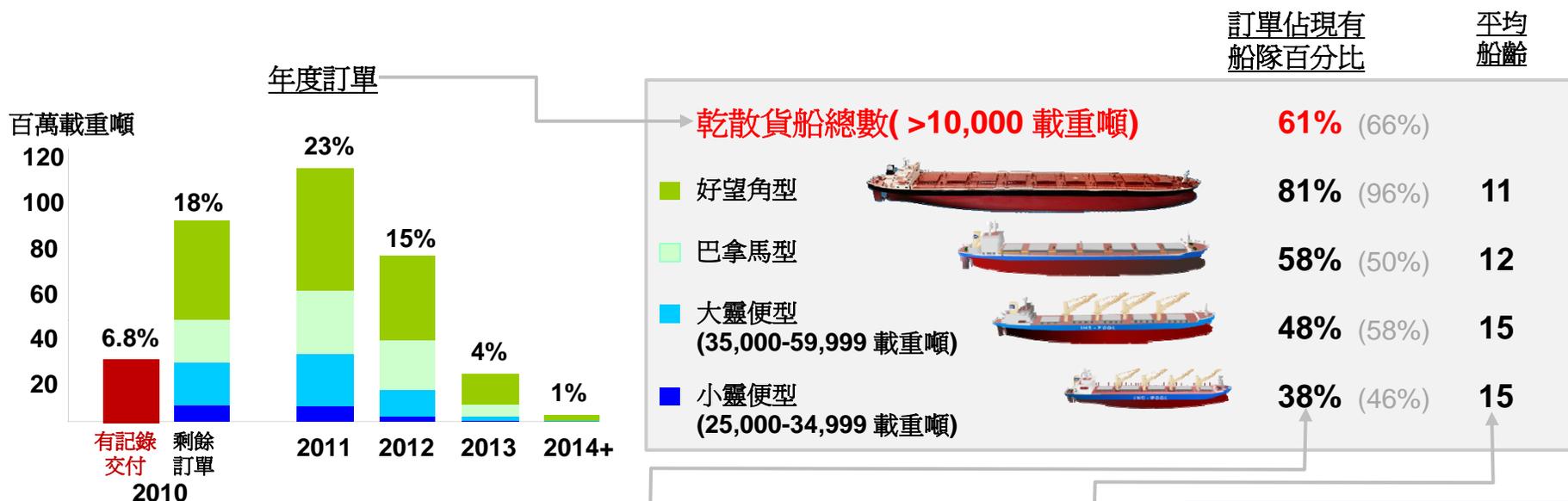
按年計變動百分比



- 中國沿岸貨物影響
- 擠塞影響
- 噸位航距影響
- 國際貨運量
- 需求淨增長
- 供應增長

- 中國原材料進口增長, 包括煤炭, 鐵礦石, 及小宗乾散貨如木材
- 中國國內沿海乾散貨船運輸增長, 尤其是鐵礦石及煤炭
- 東西方貿易失衡加劇吸引了更多壓載船隻從遠東到遙遠的港口裝載回程貨物

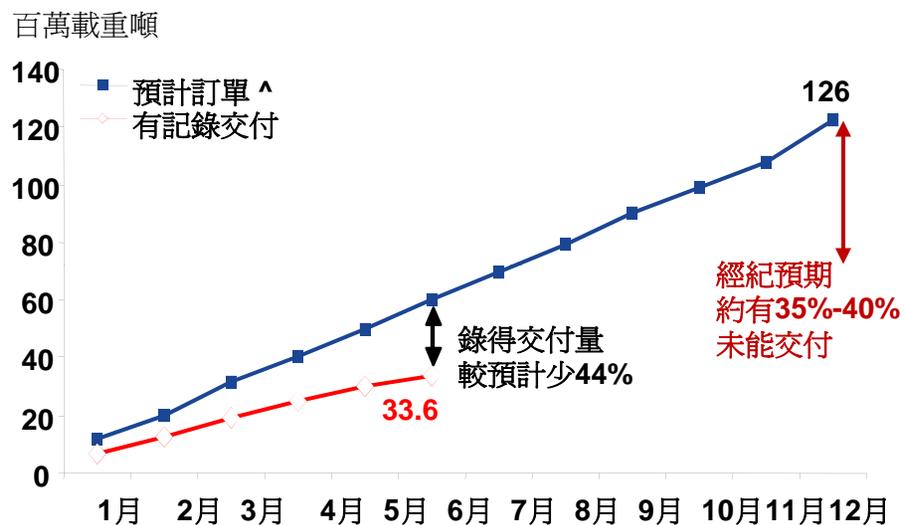
乾散貨船訂單



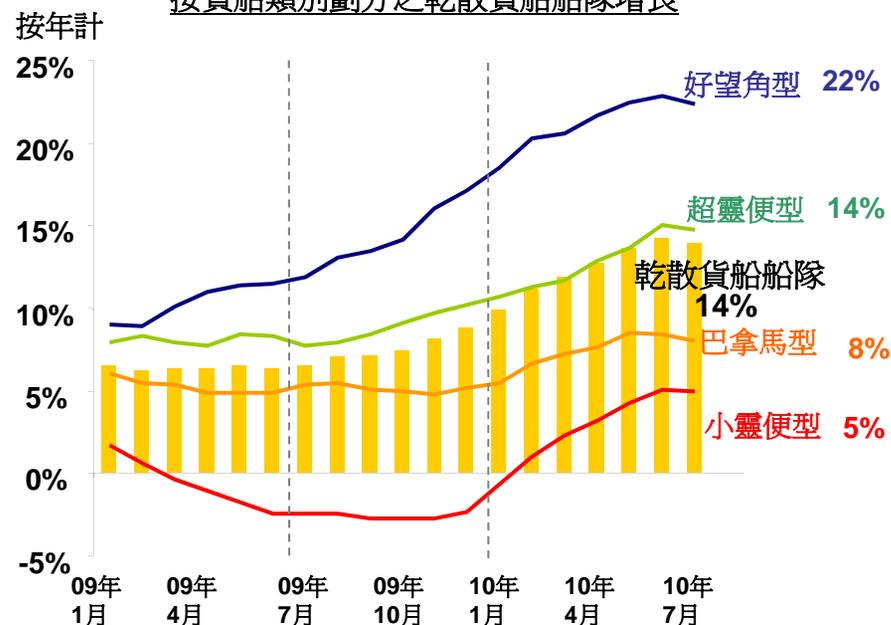
- 小靈便型船隊老化及相對較少訂單
- 29%的小靈便型貨船船齡超過25年

乾散貨船船隊變化

2010年乾散貨船交付及預計訂單



按貨船類別劃分之乾散貨船船隊增長



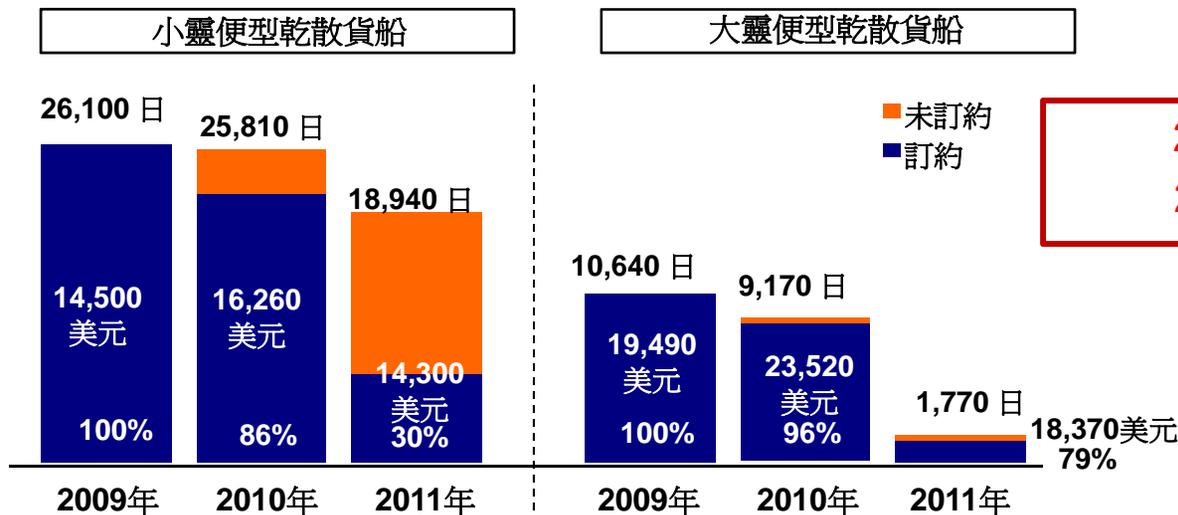
- 33.6百萬噸(6.8%)的乾散貨船於2010年上半年交付
- 按年計淨船隊淨增長為13.9%

我們預計2010年的貨船交付量將與去年一樣,較年初預計訂單為少
(2009年:較年初訂單少41%)

我們預期小靈便型及大靈便型乾散貨船表現因較少訂單而勝過其他乾散貨船類別

太平洋乾散貨船

貨船訂約率及日均收入 (於2010年7月26日的數據)



2010年綜合訂約率: 89%
2011年綜合訂約率: 33%



- **2010年上半年乾散貨船溢利淨額: 78.5百萬美元**
 - 小靈便型: 69.7百萬美元
 - 大靈便型: 8.8百萬美元
- 策略:
 - 建立**2011年**及以後的遠期貨運訂約
 - 維持一支成本具競爭力的船隊
 - 擴展船隊, 自**2009年12月**:
 - 已購買**9艘**乾散貨船
 - 長期租賃另外**5艘**乾散貨船

B ^ 不包括按長期租賃租出的兩艘大靈便型乾散貨船
 * 以小靈便型乾散貨船對等日數列示之綜合訂約率是按小靈便型及大靈便型乾散貨船總收租日數的訂約百分比計算

乾散貨船展望



- 季節性需求於**2010**年第**4**季回升
- 中國原材料進口回升
- 全球經濟持續復甦，尤其是發展中國家
- **2010**年新建造貨船交付量下滑及無法變現



- 貨船供應的空前增長提高風險
- 中國減少刺激經濟措施，如對房地產市場的降溫措施
- 由於鋼材價格偏低導致利潤空間擠壓以及國內採購增加，中國鐵礦石進口需求減少
- 美國經濟復甦步伐遜於預期及歐洲經濟增長滯緩

太平洋航運總結

我們對**2010**年下半年展望為中立，預期：

- 在季節性需求反彈及中國恢復購買商品和補倉支持下，市場將於本年稍後好轉，但表現未如上半年般強勁
- 但仍為本集團乾散貨船帶來有利的租金

太平洋能源及基建服務



太平洋能源及基建服務

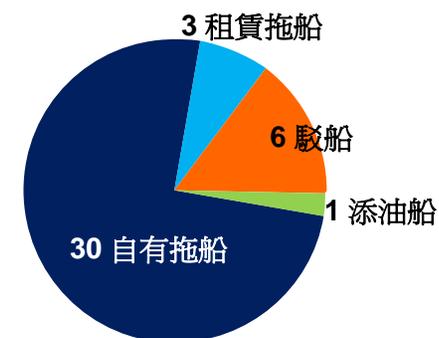
離岸/項目供應及港口拖船服務 (“PB Towage”)
Fujairah Bulk Shipping (“FBSL”)
PacMarine Services

2010年上半年分部溢利淨額:

百萬美元
(1.2)
4.5
0.7

4.0

拖船船隊: 40 艘
(於2010年7月31日)



- 按年計資產淨值回報率: 4% (09年上半年:10%)
- 2010年上半年表現:
 - 於湯斯維爾港(Port of Townsville)開始港口拖船服務
 - 以長期獨家服務特許權為三個乾散貨船港口開始提供服務
 - FBSL已調整其填海工程的進度(較預期提前三個月完成)至其原先預算水平
 - 最近擴展海事測量及諮詢業務網絡至南美洲及美國東北地區

能源及基建服務 - 展望



- 全球經濟復甦, 儘管仍然緩慢
- 石油及能源價格上漲
- 重新恢復基建及離岸項目
- 努力不懈為品牌及優質服務爭取更廣泛認可



- 集裝箱貨船的整頓減少貨船停靠港口數量
- 美國對深水區鑽探活動的停頓令租金受壓
- 新建造貨船持續交付
- 中東對建材需求減少

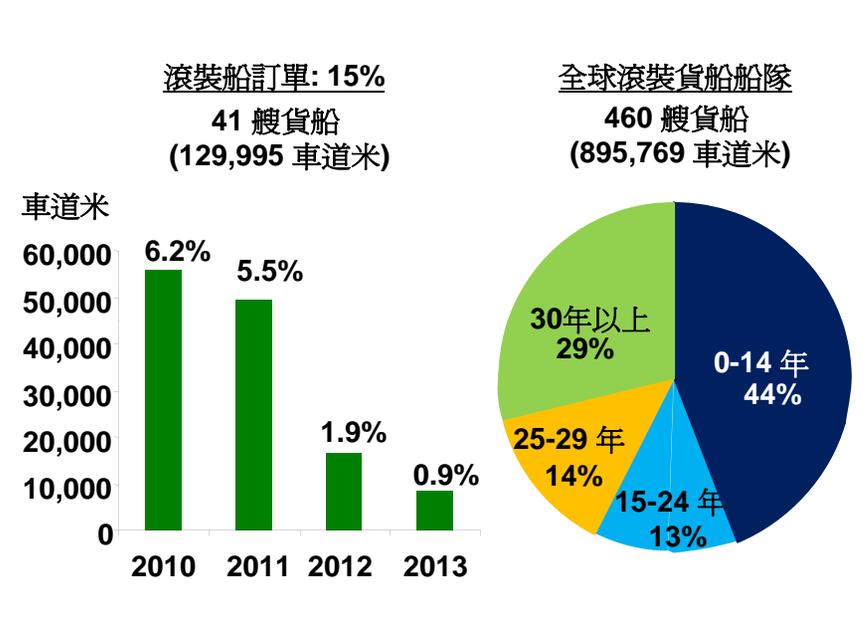
太平洋航運總結

- 預期短期澳洲及中東的離岸拖船支援服務的新需求滯緩
- **2010**年餘下時間澳洲港口拖船需求僅有輕微改善
- 中東基建市場回升速度不明確
- 預期能源及基建服務的前景將未如理想:
 - 拖運及基建市場持續疲弱, **2010**年改善空間有限
 - **FBSL**只有預算水平的業績, 因此對業務發展抱審慎態度

太平洋滾裝貨船

2010上半年溢利淨額: 0.5 百萬美元
(09年上半年: -0.4百萬美元)
按年計資產淨值回報率: 1%

- 貨船“Humber Viking”已按3年期租約租予 Norfolk Line, 往返於荷蘭和英國
- 5 艘新建造貨船訂單
 - 2 艘租賃並持有購買選擇權的新滾裝貨船預計於2010年尾交付
 - 餘下3 艘新建造貨船的交付時間推遲至2011年
- 策略
 - 成為歐洲大型營運商的領先供應商
 - 積極於歐洲及其他地區物色各種出租機會



長遠的基本條件吸引:

- 老化船隊 (平均船齡: 20 年)
- 市場疲弱導致貨船報廢量大增: 於2010年上半年佔船隊的 5.9%
- 自衰退以來幾乎沒有新建造貨船訂單

滾裝貨船 - 展望



- 全球 (尤其是歐洲) 經濟復甦預期會令貨運量及短途滾裝貨船貿易出現溫和增長
- 歐元疲軟有利歐洲出口業
- 貨船報廢預期可抵銷部份過剩的運力



- 大量新建造滾裝貨船預期於**2010年及2011年**交付
- 歐洲受嚴厲的縮減開支措施影響
- 美國經濟復甦較預期緩慢, 影響發達國家經濟增長

太平洋航運總結

- 雖然歐洲貿易市場活動有改善跡象, 但仍持續受壓
- 滾裝貨船經營環境於**2010年及2011年**仍會面臨挑戰, 但預期於**2012年**復甦
- 對此分部的長遠前景仍抱樂觀態度

2010年財務摘要

於2010年6月30日

分部溢利淨額

財務

非直接開支的一般行政及管理開支

基本溢利

未變現的衍生工具(開支) / 收益

餘下租期的有償契約 – 撥回淨額

出售乾散貨船淨虧損

股東應佔溢利

10年上半年

81.1

(11.8)

(3.7)

65.6

(13.7)

-

-

51.9

09年上半年

65.7

(4.4)

(4.5)

56.8

15.0

5.5

(2.5)

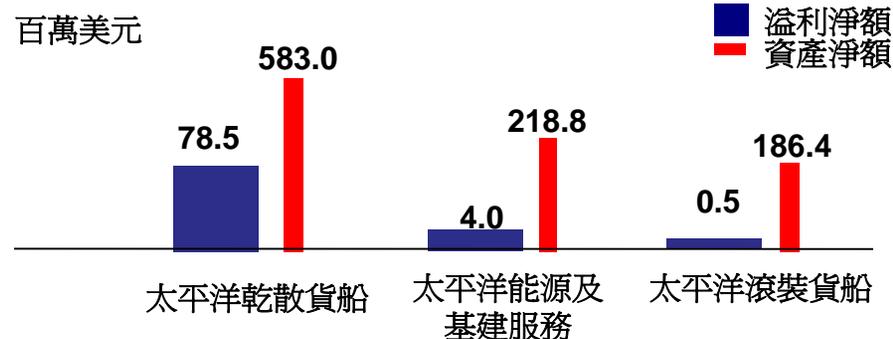
74.8

淨資產回報率
(按年計)

10年上半年

太平洋乾散貨船	27%
太平洋能源及基建服務	4%
太平洋滾裝貨船	1%

分部溢利淨額與資產淨額之比較



太平洋乾散貨船 - 小靈便型

於2010年6月30日

		10年上半年	09年上半年	變動
收租日	(日數)	13,940	12,460	+12%
按期租合約對等基準的日均收入	(美元/日)	16,840	13,610	+24%
自有及租賃貨船營運開支	(美元/日)	11,750	9,380	+25%
分部溢利淨額	(百萬美元)	69.7	52.1	+34%
資產回報率(按年計)	(%)	26%	26%	-

租金:

- 2010年上半年的按期租合約對等基準的日均收入反映強勁需求

開支:

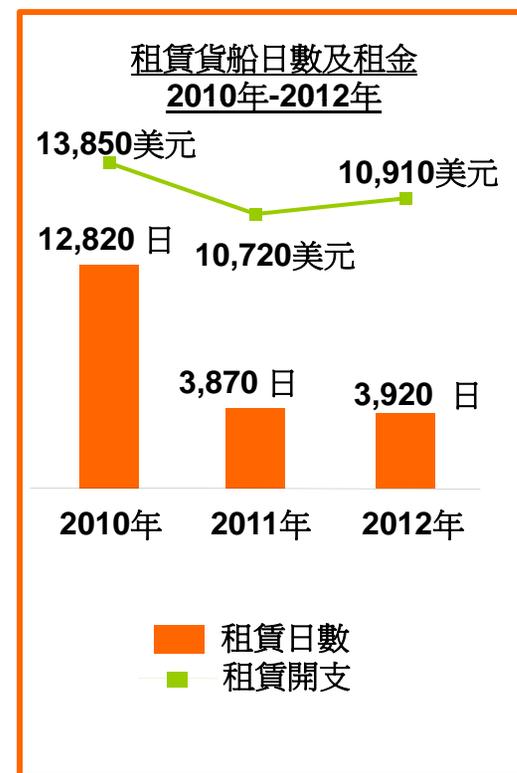
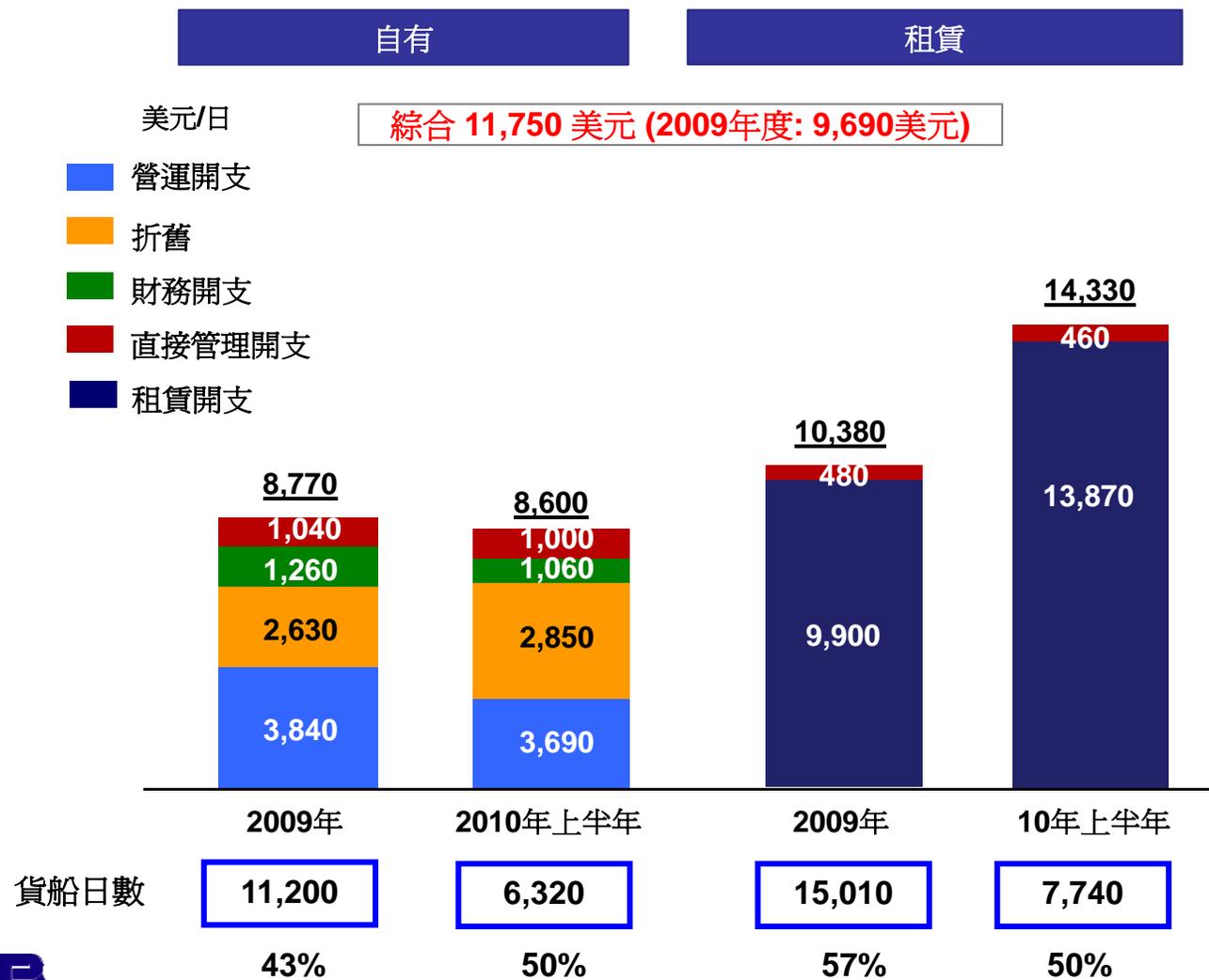
- 綜合日均開支反映由市場租入貨船的租賃開支增加

分部業績不包括:

- 6.2百萬美元未變現的衍生工具淨開支

日均貨船開支 - 小靈便型

截至2010年6月30日



資產負債表

於2010年6月30日

百萬美元	太平洋 乾散貨船	太平洋能源 及基建服務	太平洋 滾裝貨船	財務	10年 6月30日	09年 12月31日
貨船及其他固定資產	725	177	194	-	1,122	998
資產總額	874	264	241	950	2,471	2,470
長期借貸	192	35	52	594	873	877
負債總額	291	45	55	597	1,020	1,014
資產淨值	583	219	186	353	1,451	1,456
現金淨額					96	229
現金淨額 / 固定資產					9%	23%
現金淨額 / 股東權益					7%	16%

附註：2010年6月30日總額包括其他及未分配分部

現金流

截至2010年6月30日

百萬美元

經營業務產生的現金淨額

投資活動(所用) / 產生的現金淨額

- 貨船及其他固定資產的相關付款
- 出售貨船
- 給予共同控制實體的相關付款及收款
- 遠期外匯合約淨收款
- 有限制現金及應收票據之變化
- 其他

融資活動中(所用) / 產生的現金淨額

- 發行可換股債券所得款項
- 購回可換股債券的付款
- 應付融資租賃及借貸的償還淨額
- 配售股份時所得款項
- 股息支付
- 其他, 主要是支付利息

10年上半年

09年上半年

83

61

(142)

13

(187)

(171)

-

105

(13)

40

-

17

46

13

12

9

(31)

57

227

-

(194)

(9)

(5)

(14)

-

97

(37)

-

(22)

(17)

B

現金及銀行存款

970

1,141

19

展望

- 主要專注以下三項核心業務:

太平洋乾散貨船

太平洋能源及基建服務

太平洋滾裝貨船

- 預計小靈便型及大靈便型乾散貨船市場在今年稍後受季節性需求反彈及中國恢復購貨及補倉而出現逆轉，雖然這不足以令下半年的整體表現超越上半年，但仍為本集團的貨船帶來有利的租金
- 中國 / 亞洲需求持續增長
- 對**2010**年下半年的乾散貨市場持中立態度
- 業務模式及資產負債表有利於適當時機出現時進一步擴展本集團的核心乾散貨船業務
- 我們的策略目標維持不變：
 - 致力擴展本集團的乾散貨船船隊及業務
 - 發展能源及基建服務業務
 - 為餘下新建造滾裝貨船物色有利潤的出租機遇

聲明

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。

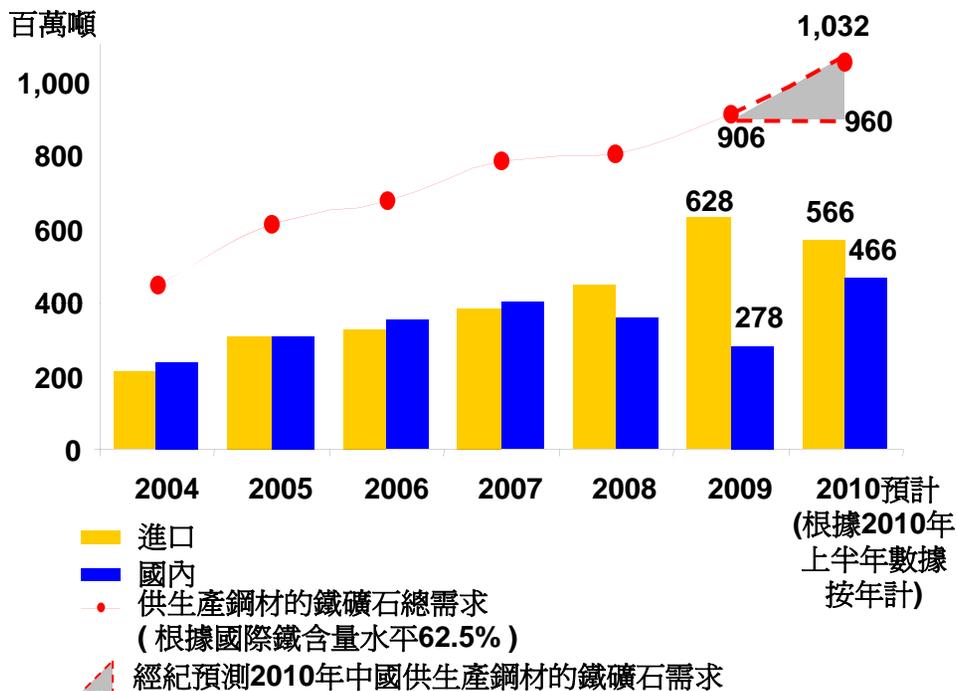
簡報內的預測，已包含已知、未知、不確定及其他風險因素在內。這些因素有可能影響集團未來實際的業績及業務發展而使表現與該等預測所預期出現重大差距。簡報乃根據集團現時及未來業務發展策略，及其未來經營所在的政治及經濟環境作出多項假設。

如上述簡報之中文版與英文版出現差異，概以英文版作準。

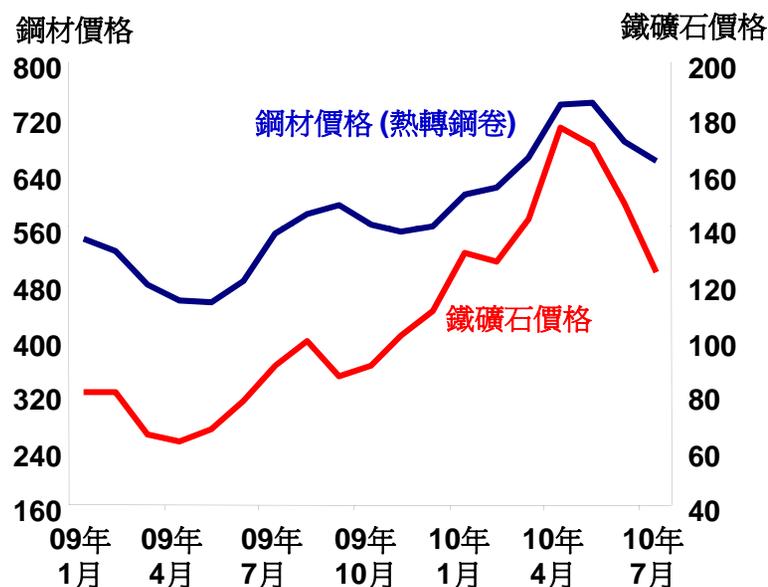
公司網站: www.pacificbasin.com

附錄： 中國鐵礦石需求

中國鐵礦石的採購量（供生產鋼材）



中國鋼材及鐵礦石價格
美元 / 噸



中國原材料進口增長，但增幅遜於二零零九年

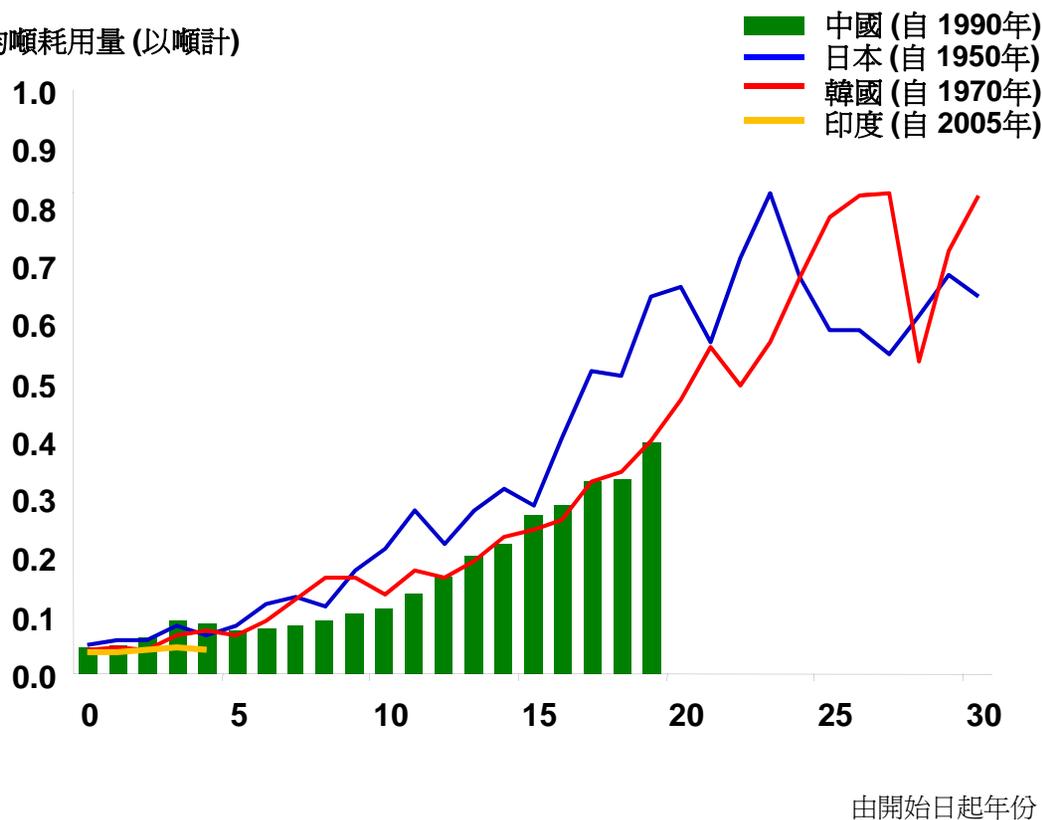
預計中國商品進口及補倉回升，受新季度鐵礦石定價機制所帶動，第四季價格將作出下調

鋼材價格下降及原材料成本上升影響鋼商的盈利

附錄： 於工業化後期的中國

人均耗鋼量

人均噸耗用量 (以噸計)



資料來源: 瑞銀, IISI, 太平洋航運

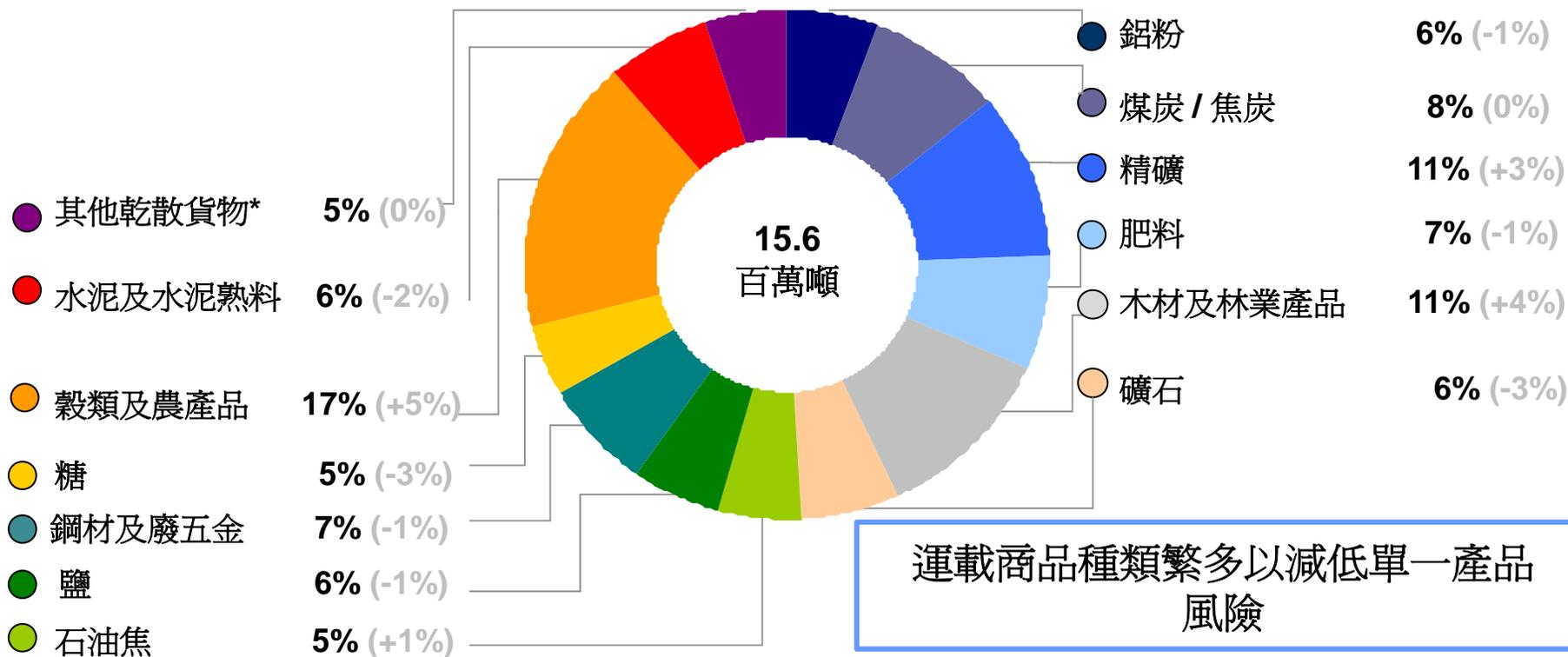
中國增長與過往日本和韓國的增長趨勢相若

相信乾散貨業務在中期的增長仍然強勁

電力 and 水泥之人均消耗有類似的趨勢

附錄： 太平洋乾散貨船 – 多元化貨物

太平洋乾散貨船10年上半年貨運量
(小靈便型及大靈便型)



運載商品種類繁多以減低單一產品
風險

澳洲, 美國西岸, 及中國分別是我們最
大的裝貨及卸貨地區

*其他乾散貨: 石膏及沙粒
() % 顯示對2009年上半年度變化之百分比

附錄： 太平洋乾散貨船 - 大靈便型

於2010年6月30日

		10年上半年	09年上半年	變動
收租日	(日數)	5,570	5,150	+8%
按期租合約對等基準之日均收入	(美元/日)	23,680	19,840	+19%
自有+租賃貨船營運開支	(美元/日)	22,050	17,580	+25%
分部溢利淨額	(百萬美元)	8.8	11.5	-23%
淨資產回報率 (按年計)	(%)	32%	102%	-70%

租金：

- 2010年上半年的按期租合約對等基準的日均收入反映了強勁需求

開支：

- 綜合日均開支反映了由市場租入貨船的租賃開支上升

分部業績不包括：

- 6.1百萬美元的未變現的衍生工具淨開支

附錄： 太平洋能源及基建服務 太平洋滾裝貨船

於2010年6月30日

10年上半年

09年上半年

太平洋能源及基建服務

離岸及項目供應以及港口拖船服務 (“PB Towage”)
Fujairah Bulk Shipping (“FBSL”)
PacMarine Services

(1.2)

1.6

4.5

4.1

0.7

0.9

分部溢利淨額

4.0

6.6

太平洋滾裝貨船分部溢利淨額

0.5

(0.4)

太平洋能源及基建服務

- **Towage:** 鞏固階段;
營運 40 艘拖船及駁船
- **FBSL:** 填海工程進行中
- **PacMarine:** 貨船測量及檢驗服務

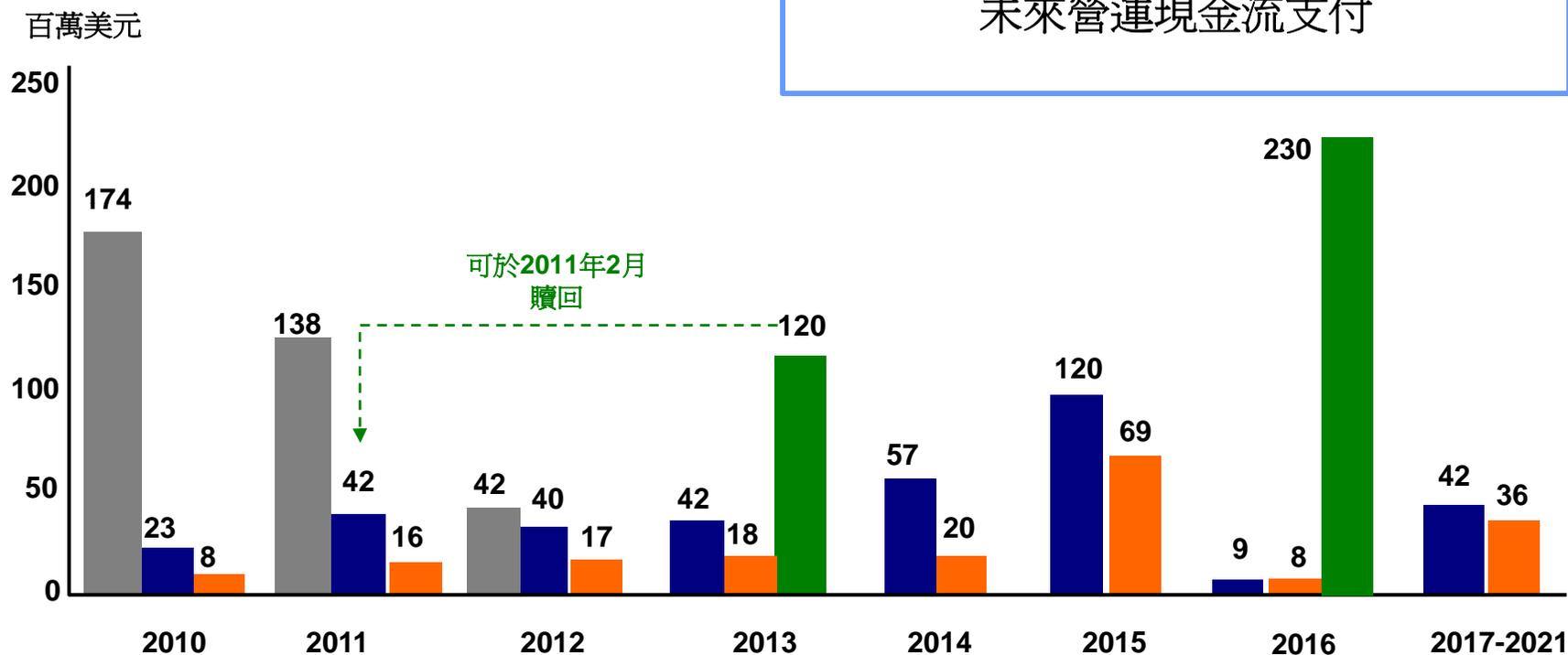
太平洋滾裝貨船

- 於2009年9月起營運第一艘滾裝貨船

附錄： 借貸及貨船資本承擔

於最後可行日期

由**970**百萬美元現金、新借貸及
未來營運現金流支付



■ 貨船資本承擔 (包括購買選擇權) (354百萬美元)

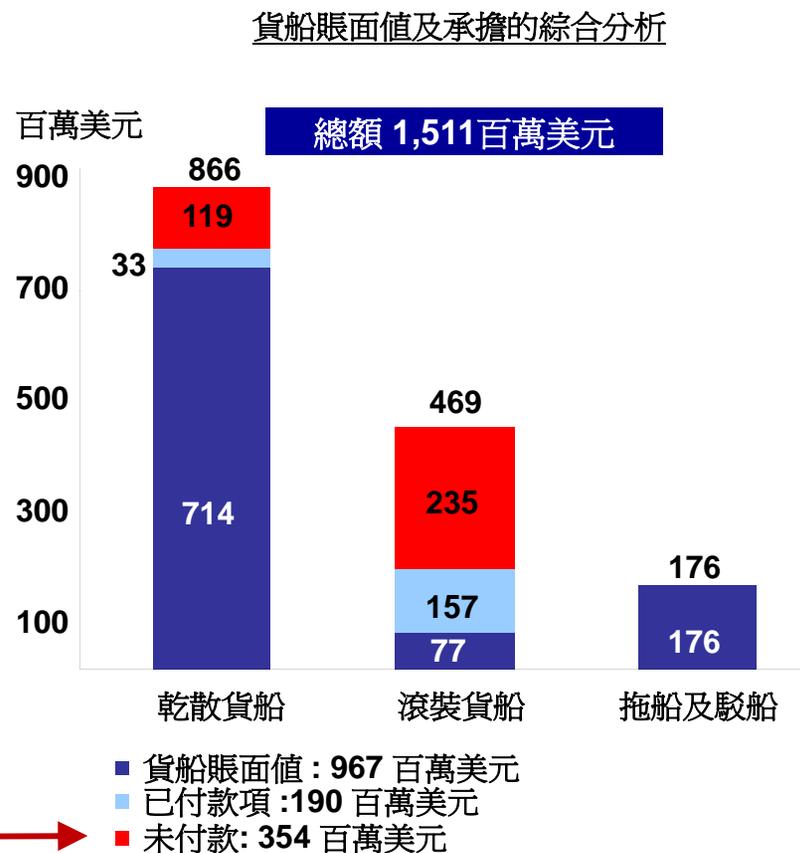
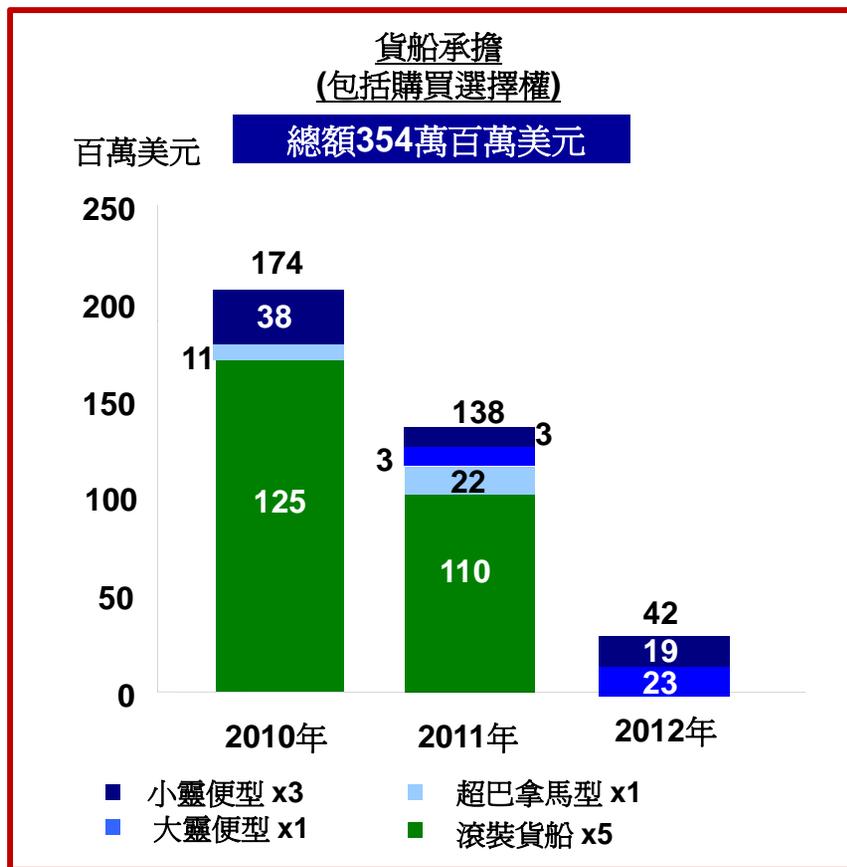
■ 銀行借貸 (未扣除貸款安排費用) (375百萬美元): 2012-2021年

■ 融資租賃負債 (192百萬美元): 2015-2017年

■ 可換股債券 (面值 120/230百萬美元): 2013/2016年, 可於2011年2月 / 2014年4月贖回

附錄： 以貨船種類分類的貨船資本承擔及綜合賬面值

於最後實際日期



預計未來會購買乾散貨船

附錄： 金融工具之影響

截至6月30日

百萬美元	已變現	未變現	10年上半年	09年上半年
淨收入 / (開支)				
貨運期貨協議	(4.6)	(1.2)	(5.8)	(12.3)
燃料掉期合約	2.7	(11.1)	(8.4)	33.0
利率掉期合約	(2.8)	(1.4)	(4.2)	1.4
	(4.7)	(13.7)	(18.4)	22.1

- 期內已以現金結算的合約
- 於分部業績內反映

- 燃油價格於**2010**年上半年由每噸**484**美元下跌至每噸**443**美元

- 於未來期間結算的合約
- 逆轉期內已結算的合約於以前期間的未變現淨額
- 不在分部業績內反映

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 (4年)按債券本金之100%贖回
利息	每年於4月12日及10月12日每半年期末時按債券本金及年利率1.75%計算
贖回價	100%
轉換價	7.79港元 (2010年4月16日生效)
轉換條款	直至2011年1月12日 不可轉換 2011年1月12日至2014年1月11日 5個交易日之股票價格 > 120% 轉換價 2014年1月12日至2016年4月5日 股票價格 > 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，及其後贖回餘下於2011年2月持有人要求贖回或於2013年到期之現有可換股債券
條款	<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

