



太平洋航運



2011年第一季度最新交易活動

2011年4月18日

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
- 發展於
 - 能源及基建服務(EIS)
 - 滾裝貨船
- 在世界各地有超過**190**艘貨船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**21**間辦事處, 擁有超過**375**名岸上員工及**2,100**名船員*



*於2011年1月

二零一一年第一季度交易活動摘要

太平洋乾散貨船分部

- 受惠於南美洲穀物出口及小宗散貨貿易良好發展，自二月初以來，小靈便型乾散貨船及大靈便型乾散貨船租金上升**28%**及**30%**
- 好望角型乾散貨船租金自一月下跌，大部分時間持續低於小靈便型乾散貨船及大靈便型乾散貨船的租金
- 五年船齡小靈便型乾散貨船價值下跌**10%** 至**22,500,000** 美元，期望船價下調的壓力為本集團帶來更多購置貨船的機遇
- 我們的綜合訂約率如下：

	2011年	2012年
小靈便型乾散貨船	68% (13,570美元)	30%
大靈便型乾散貨船	93% (15,810美元)	139%

出售非核心資產

- 於**2011年4月**出售其於**Green Dragon Gas** 的股份，出售所得款項總額為**81,800,000** 美元及收益淨額為**55,800,000** 美元

自**2011年3月1日**公布二零一零年年度業績以來，
本集團對乾散貨市場的看法大致一樣
我們預計小宗散貨活動將會為第二季度表現好轉帶來支持

與波羅的海乾散貨綜合指數(BDI)及傳統船東之區分

小型乾散貨船受惠於:

- 船齡**25**年以上的小靈便型乾散貨船數目多於該貨船類別的訂單
- 運載的商品種類繁多
- 可駛入許多僅可容納小型貨船的港口
- 全球小宗散貨貿易失衡情況日益嚴重



船隊

- 現代化、龐大規模及可靈活互換的貨船
- 擁有透過租賃活動改變承受現貨市場風險的能力
- 透過理想的航程調配提高船隊的使用率及盈利能力
- 低營運開支水平及省油

獨特的辦事處網絡

- 與客戶緊密聯繫及確切了解客戶的需要
- 地區性的員工支援
- 廣泛獲取貨運及合約機會
- 於斯坦福設立新辦事處

以客為先

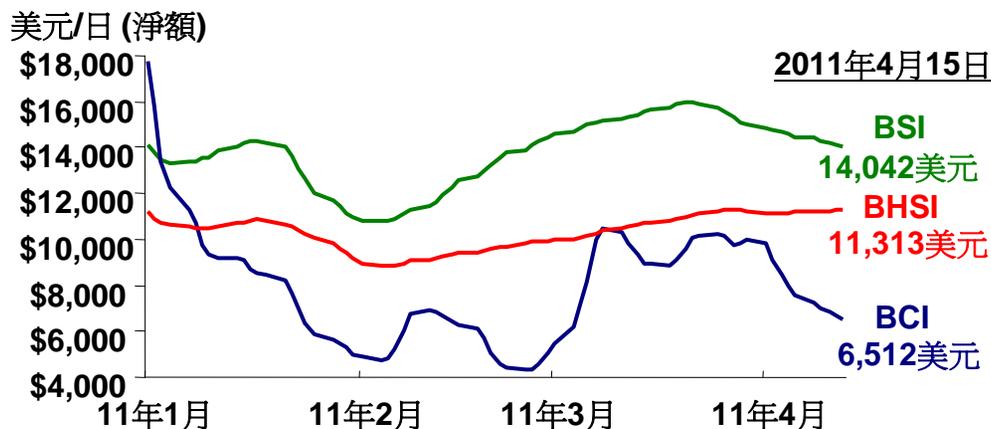
- 與超過**200**間公司客戶建立緊密關係
- 客戶主要為以工業商品生產商和最終用戶
- 混合現貨和長期貨運合約

公司形象

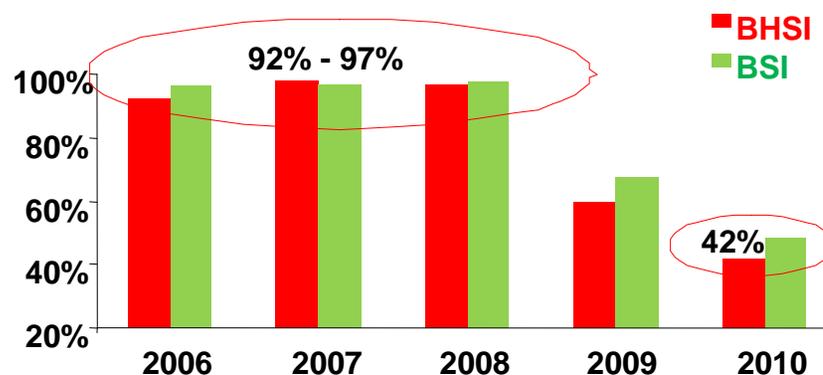
- 可信及透明度高的合作夥伴
- 穩健的資產負債表和卓越的往績

乾散貨市場資訊

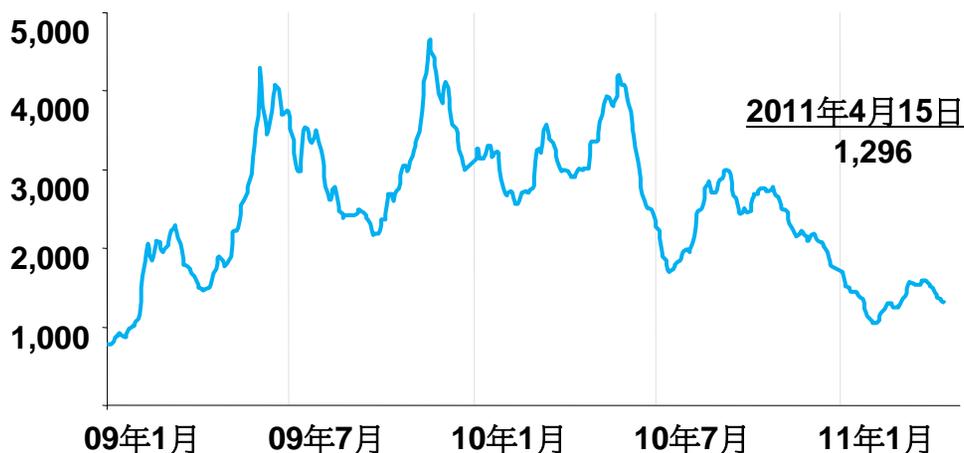
小靈便型／大靈便型與好望角型乾散貨船的現貨租金



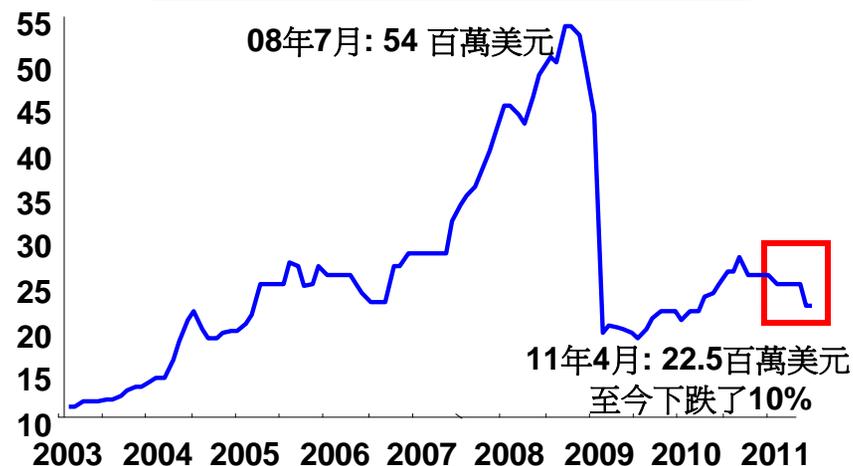
小靈便型／大靈便型與好望角型乾散貨船現貨租金的相關性



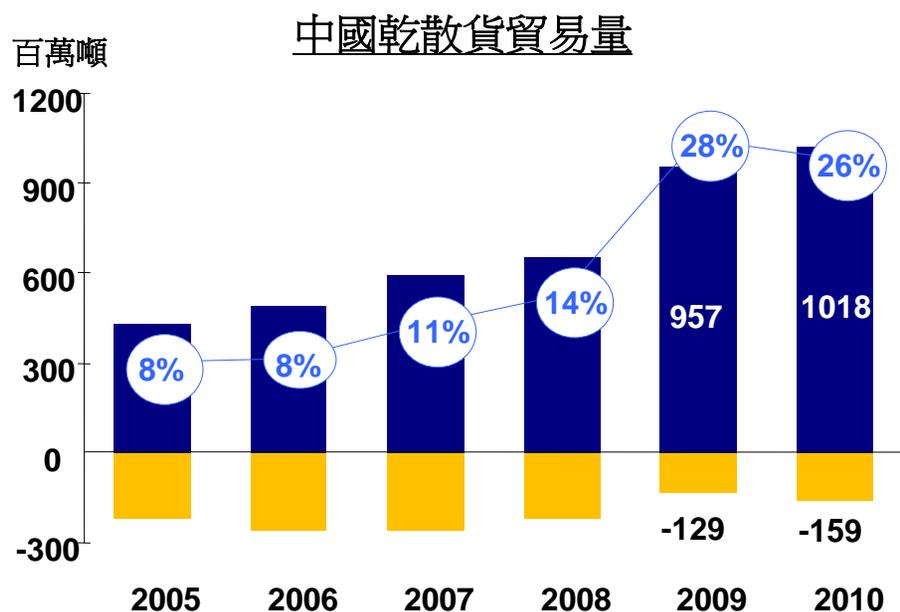
波羅的海乾散貨綜合指數(BDI)



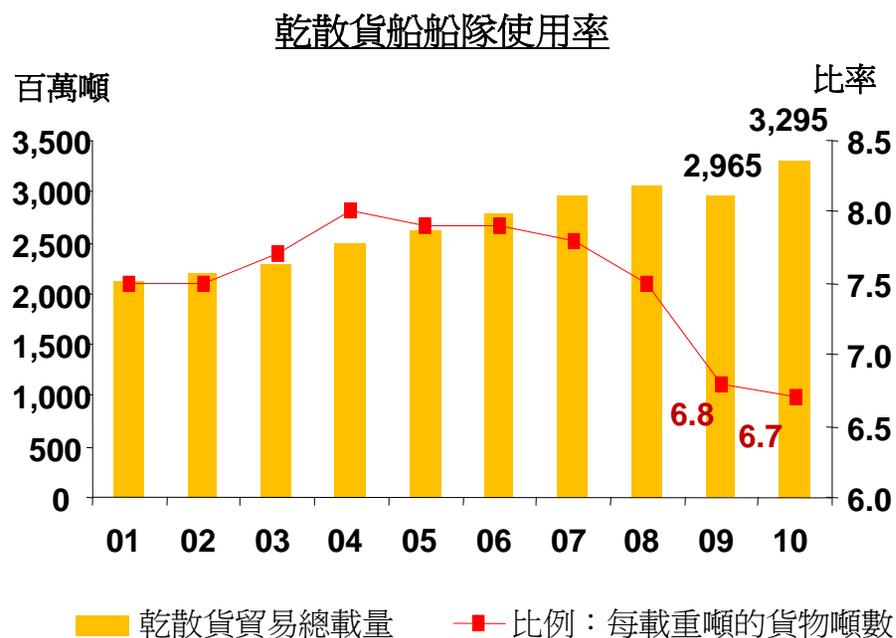
百萬美元 船齡五年之28,000載重噸乾散貨船價值



中國乾散貨貿易



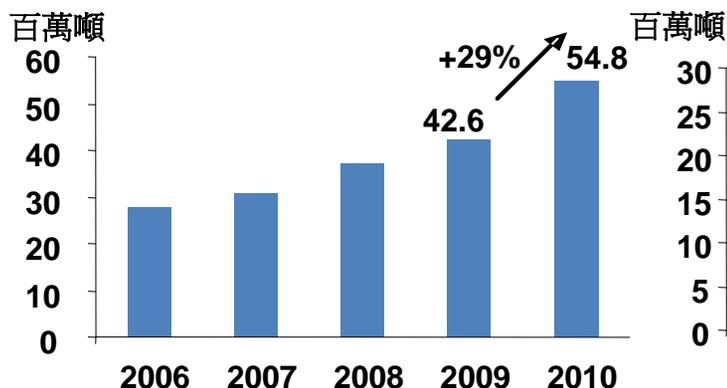
- 中國乾散貨出口(佔總乾散貨貿易的5%)
- 中國乾散貨進口(佔總乾散貨貿易的31%)
- 中國淨進口量佔全球乾散貨物貿易總量百分比



- 自**2008**年中國佔全球乾散貨進口量的比重急劇增加
- 東西方貿易失衡加劇，進一步降低船隊的使用率
- 太平洋和大西洋之間調配貨船的成本因燃料成本大大上升而上漲，減低乾散貨船船隊的靈活性，因此拉闊兩大洋之間的貨船租金差距

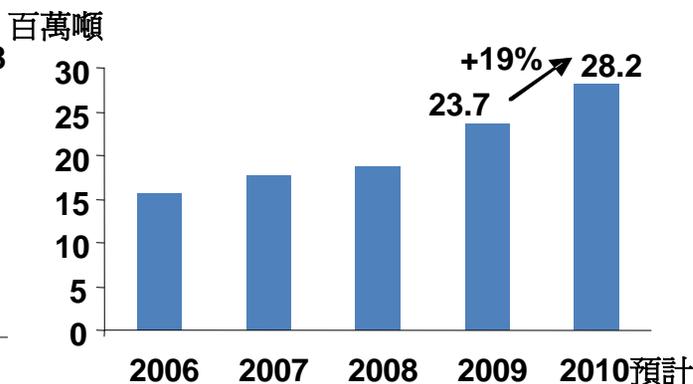
中國強勁的小宗散貨商品及煤炭需求

中國大豆的進口量



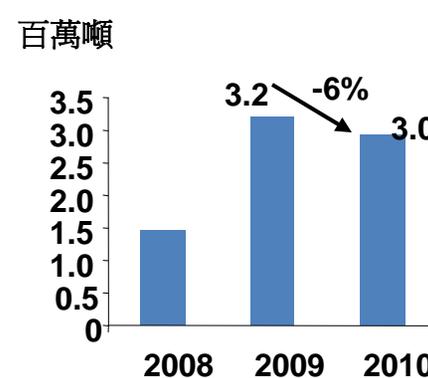
大豆佔太平洋航運於2010年貨運量的2% (按年計升46%)

中國林業產品的進口量



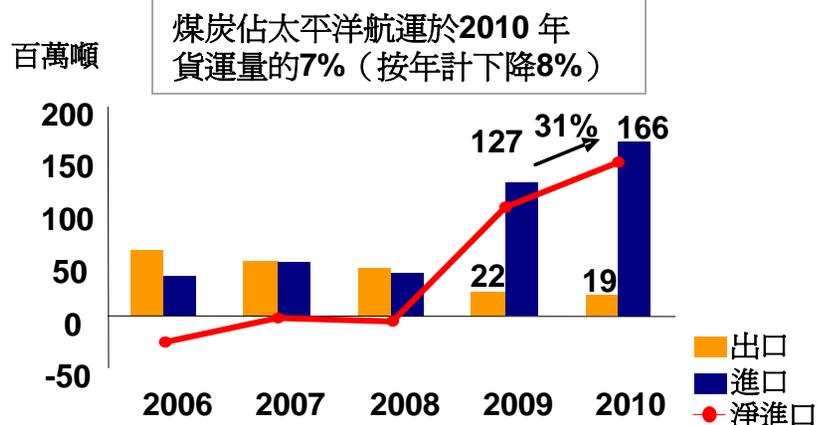
木材及林業產品佔太平洋航運於2010年貨運量的12% (按年計升42%)

中國銅精礦的進口量



銅精礦佔太平洋航運於2010年貨運量的7% (按年計升80%)

中國在2010年淨進口煤炭



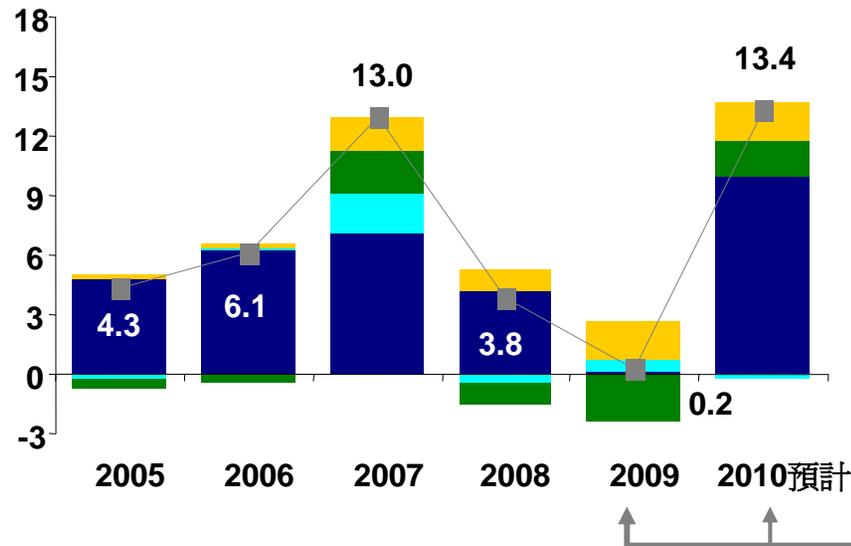
煤炭佔太平洋航運於2010年貨運量的7% (按年計下降8%)

- 中國和其他新興經濟體對小宗散貨商品的需求增長強勁
- 煤炭增長按年計上升31%

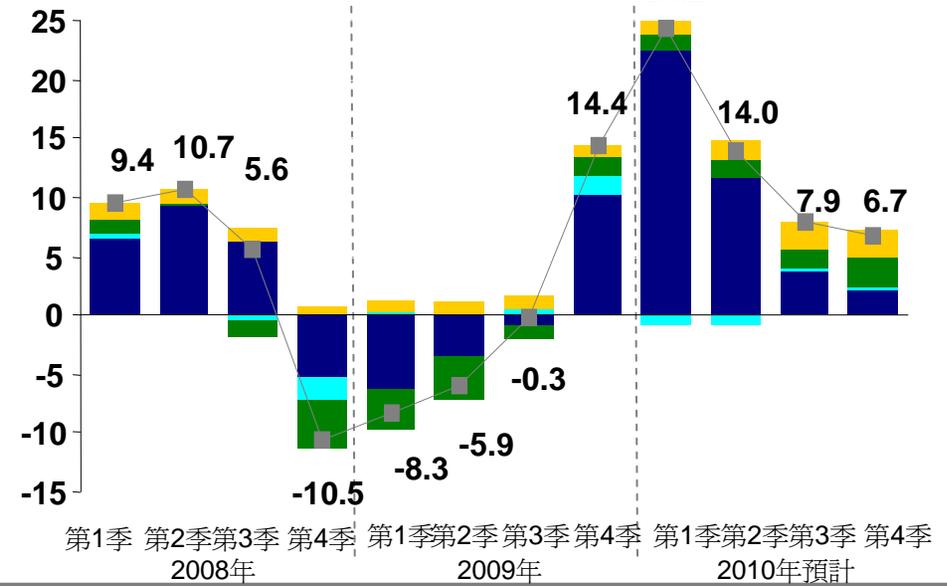
乾散貨需求

乾散貨船船隊需求發展

按年計變動百分比



按年計變動百分比

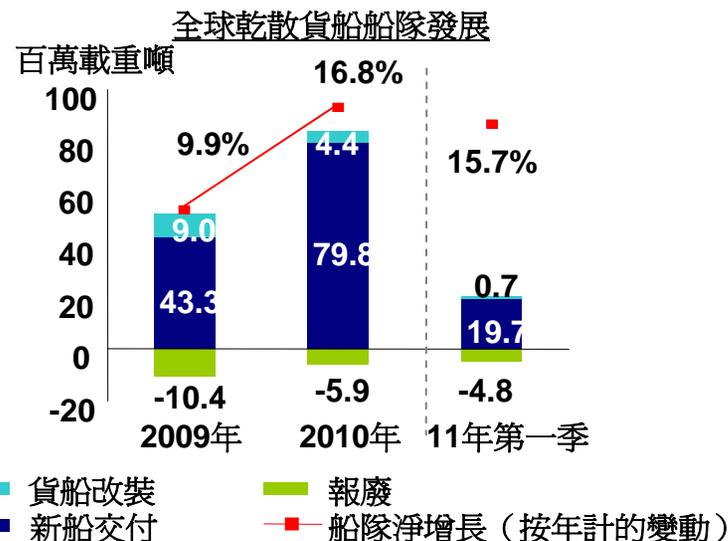


- 中國沿岸貨物／停租／壓載影響
- 擠塞影響
- 噸位航距影響
- 國際貨運量
- 需求淨增長

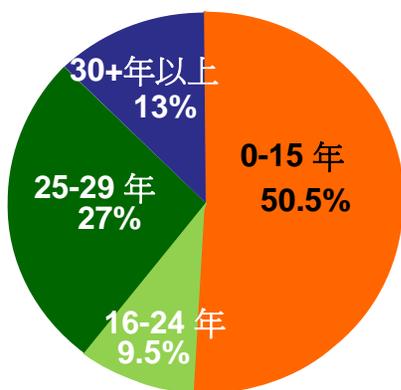
- 中國原材料進口增長，包括煤炭及小宗乾散貨如木材及穀物
- 中國國內沿岸乾散貨船運輸增長，尤其是煤炭
- 東西方貿易失衡加劇吸引了更多壓載船隻從亞洲到遙遠的港口裝載回程貨物

乾散貨船船隊發展

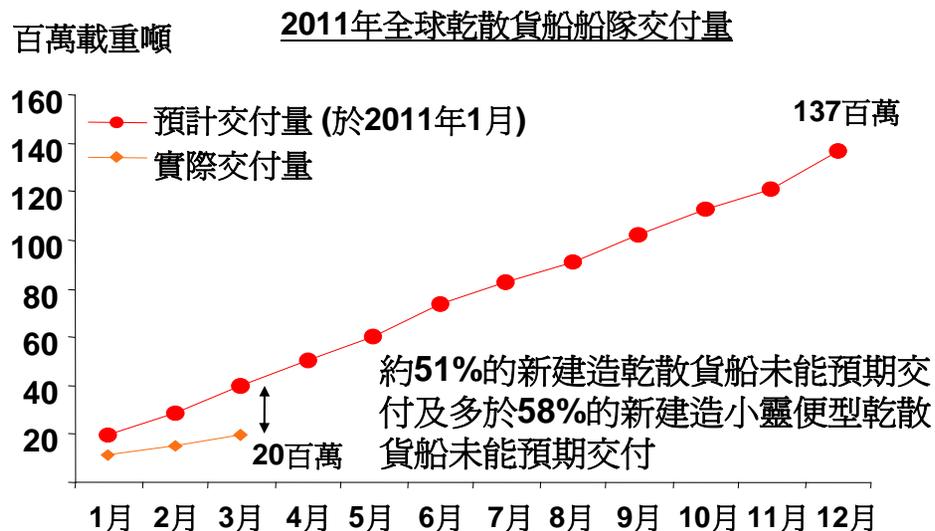
- 於**2011年**首季交付的**19.7**百萬噸新乾散貨船，推動乾散貨船船隊整體淨增長**3%**
- 小靈便型乾散貨船船隊於**2011年**首季淨增長**2%**
- 新建造貨船的交付量較預期計劃少約**51%**
- 40%**的小靈便型乾散貨船為船齡**25**年以上
- 高報廢價格支持報廢活動



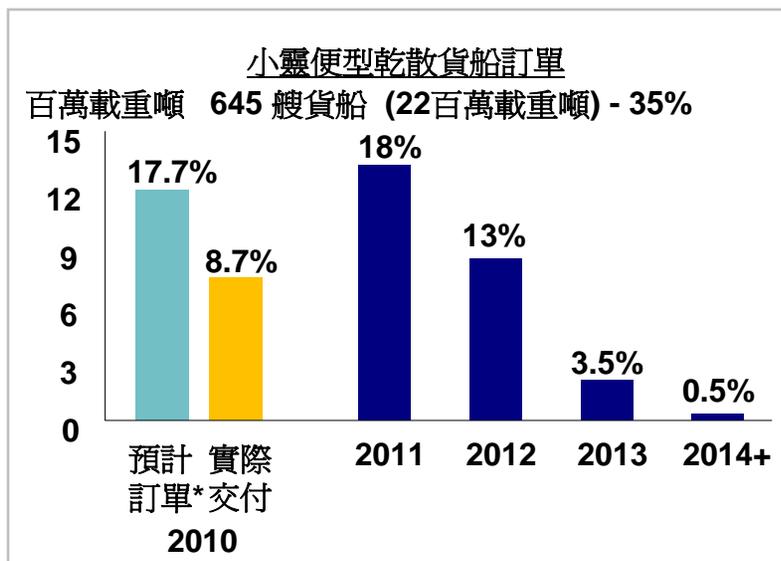
小靈便型乾散貨船船齡分布
(25,000-39,999 載重噸)*
1,995 艘貨船 (63.2百萬載重噸)



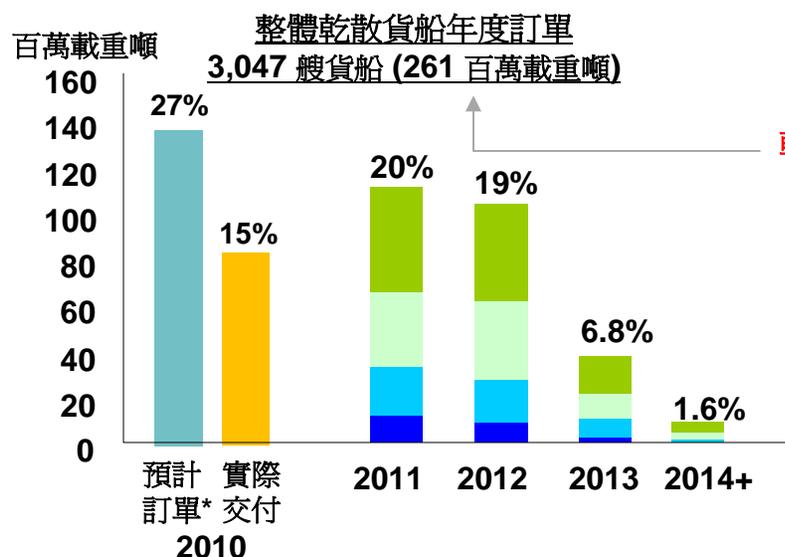
一些最新設計的小靈便型乾散貨船/散貨船和超靈便型乾散貨船的載重量分別超過35,000噸和60,000噸貨物，我們現時顯示的數據乃基於25,000至40,000載重噸的貨船為小靈便型乾散貨船及40,000至65,000載重噸的貨船為大靈便型乾散貨船。



乾散貨船訂單



- 137百萬載重噸*的新建造乾散貨船預計於年內交付 (2010年: 126百萬)
- 我們預測當中可能會有40%的訂單延誤或取消，因而令2011年扣除報廢前的淨交付為15%
- 小宗散貨貨船的訂單所受的影響較其他貨船種類為少
- 大宗散貨貨船的訂單壓力最沉重，展望黯淡



乾散貨船總數 (>10,000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)



訂單佔現有船隊百分比 平均船齡 船齡25年以上的貨船佔現有船隊百分比

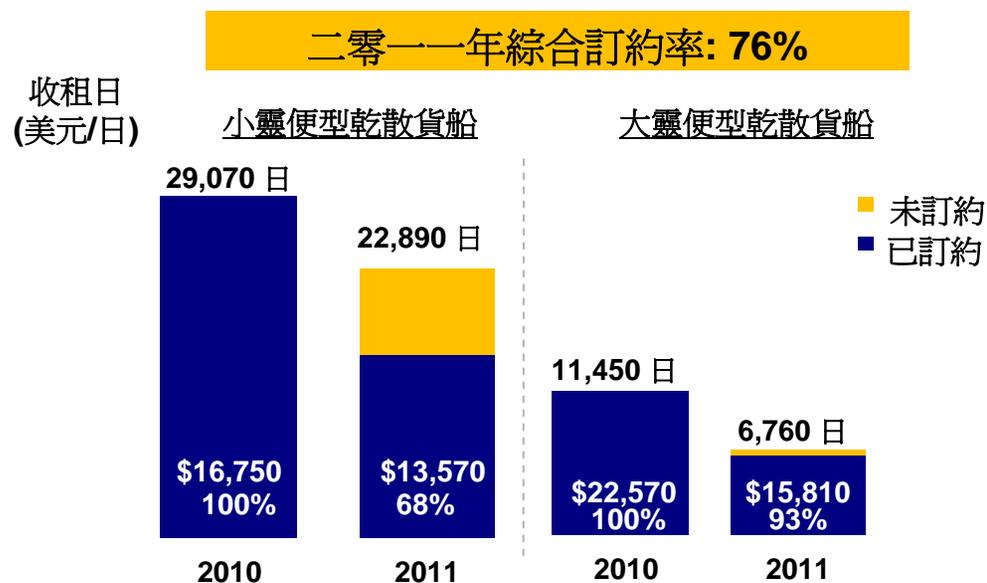
47%		
35%	16	40%
39%	12	18%
62%	10	8%
51%	10	6%

資料來源: Clarksons 於2011年4月1 日的數據
* 於2010年1月1日及2011年1月1日預計之訂單

太平洋航運乾散貨船租金收入

- 穩健收入: 我們於2010年交易伙伴並無違約
- 4%的小靈便型乾散貨船收租日數以指數為基準租入貨船
- 2012年訂約率: 小靈便型乾散貨船 – 30%; 大靈便型乾散貨船 – 139%; 綜合 – 38%

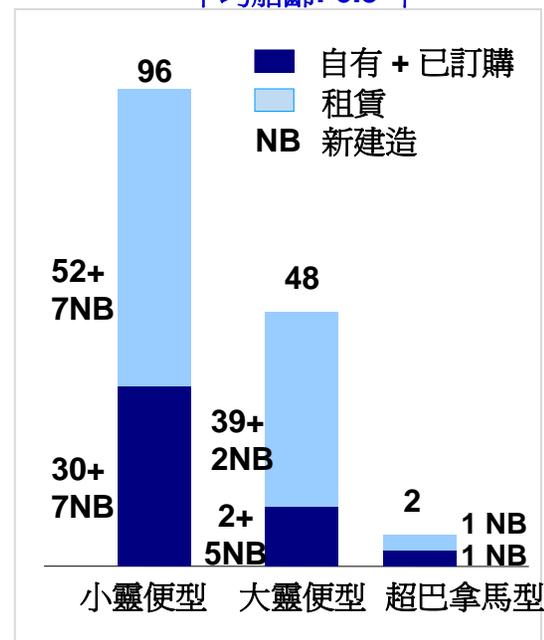
於2011年4月11日



太平洋乾散貨船船隊: 146

於2011年4月15日

平均船齡: 6.5年



附註:

- 1) 以小靈便型乾散貨船對等日數列示之合計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
- 2) 不包括按長期租賃租出的兩艘大靈便型乾散貨船

乾散貨船展望

正面因素

- 中國持續依賴從較遠地區進口小宗散貨
- 發展中國家對鋼材和原材料需求強勁增長
- 巴西和昆士蘭水災後，補倉活動增加，加上北半球嚴竣的冬季推動商品的需求
- 二零一一年交付量可能因船廠減產而較預期為少
- 貨船船齡較高從而增加報廢量

負面因素

- 新建造貨船交付量持續過剩
- 採礦量下降和其他商品供應出現瓶頸，減少對乾散貨船的需求
- 商品價格高企吸引中國轉投國內生產鐵礦石
- 天氣問題

太平洋航運總結

預期二零一一年整體市場表現將遜於二零一零年

近期需求回升被新建造貨船持續交付所抵銷，然而，我們對該市場的長遠前景仍感樂觀

太平洋能源及基建服務

離岸/項目供應及港口拖船服務(“拖船分部”)

PacMarine Services

Fujairah Bulk Shipping (“FBSL”)

2010年分部溢利淨額(2009年: 8.2百萬美元)

百萬美元

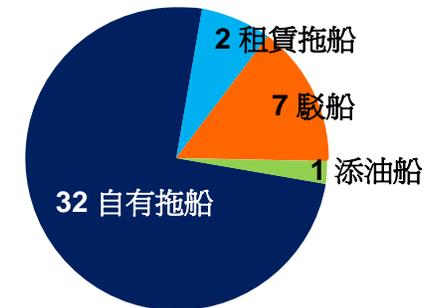
1.0

1.0

2.9

4.9

拖船船隊: 42 艘
(於2011年2月25日)



離岸拖船及基建支援服務

- 雖然澳洲項目推遲對我們的若干貨船的使用率構成負面影響，但**PB Towage Australia**離岸物流業務繼續取得令人滿意之表現
- 獲得於格拉斯頓(**Gladstone**)運輸昆士蘭柯蒂斯液化天然氣項目(**Queensland Curtis LNG project**)的粒料合約，將於二零一一年二月開始

港口拖船服務

- 成功於湯斯維爾港(**Port of Townville**)展開營運
- 受惠於大量主要商品出口，我們憑著兩個獨家特許權進軍乾散貨港口

FBSL

- **FBSL**合營公司去年表現良好，**Northern Project**的進度已接近尾聲
- 在經濟環境持續困難的市況下，業務規模需要縮減，並作出**19**百萬美元之減值

能源及基建服務 - 展望

正面因素

- 石油及能源價格日益上漲，進一步推動更多離岸項目及相關基建發展活動
- 經濟進一步復甦，從而增加拖船活動需求

負面因素

- 中東的基建及離岸項目復甦進程較預期緩慢
- 若干新項目的進度進一步推遲
- 來自以澳洲為目標市場的東南亞營運商的競爭

太平洋航運總結

能源及基建服務前景好壞參半

澳洲離岸拖船業務呈現復甦的勢頭，但預期中東地區的業務表現欠佳

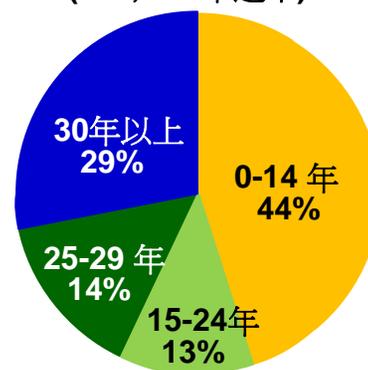
太平洋滾裝貨船

2010年淨虧損: -1.1百萬美元 (2009年: 溢利0.1百萬美元)

- 以出口為主導的歐洲經濟體復甦緩慢及疲弱
- 滾裝貨船租賃需求仍然不振，遠遜於我們去年預計的水平
- 六艘滾裝貨船的其中四艘已獲租賃
- 於十二月投資於**NGB Express Lines**，營運墨西哥維拉克斯維港(**Veracruz**)及美國莫比爾市(**Mobile**)之間的新滾裝貨船服務 — **Nafta Gulf Bridge**
- 餘下的三艘新建造貨船預計於二零一一年交付

全球滾裝貨船船隊

438 艘貨船
(862,453 車道米)



長遠的基本條件吸引:

- 老化船隊(平均船齡: **25 年**)
- 市場疲弱導致貨船報廢量大增:
約**12%**的貨船已於**2010年**報廢

滾裝貨船 - 展望

正面因素

- 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
- 貨船報廢預期可抵銷部分過剩的運力
- 出現新滾裝貨船航線

負面因素

- 大量大型新建造滾裝貨船如期於二零一一年交付
- 核心歐洲市場的滾裝貨船營運商仍存在運力過剩的情況，因此暫緩租賃新貨船
- 若干歐洲經濟體系的中期前景仍然不明確

太平洋航運總結

- 過早估計滾裝貨船市場出現明顯及可持續復甦的時間
- 儘管近期滾裝貨船貨運量不斷慢慢上升，我們預計滾裝貨船的租賃市場會持續不景氣，導致太平洋滾裝貨船分部來年仍會錄得虧損
- 對滾裝貨船業務的長遠前景仍然樂觀

2010年財務摘要

於2010年12月31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

未變現的金融工具開支

Fujairah Bulk Shipping減值

出售部分Green Dragon Gas的股份的收益

餘下租期的有償契約 – 撥回淨額

滾裝貨船減值

出售乾散貨船淨虧損

股東應佔溢利

	2010年	2009年
分部溢利淨額	146.3	141.9
財務	(18.5)	(13.8)
非直接開支的一般行政及管理開支	(8.0)	(12.3)
基本溢利	119.8	115.8
未變現的金融工具開支	(12.4)	(4.5)
Fujairah Bulk Shipping減值	(19.1)	-
出售部分Green Dragon Gas的股份的收益	16.0	-
餘下租期的有償契約 – 撥回淨額	-	25.2
滾裝貨船減值	-	(25.0)
出售乾散貨船淨虧損	-	(1.2)
股東應佔溢利	104.3	110.3

淨資產回報率

2010年

太平洋乾散貨船

21%

太平洋能源及基建服務

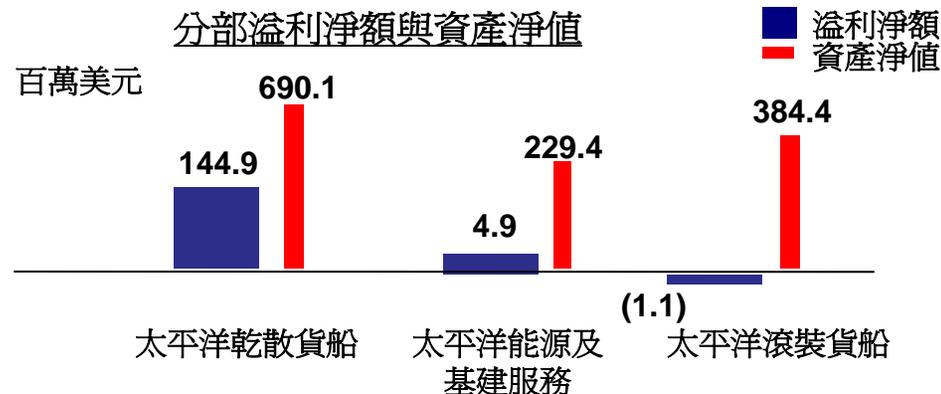
2%

太平洋滾裝貨船

0%

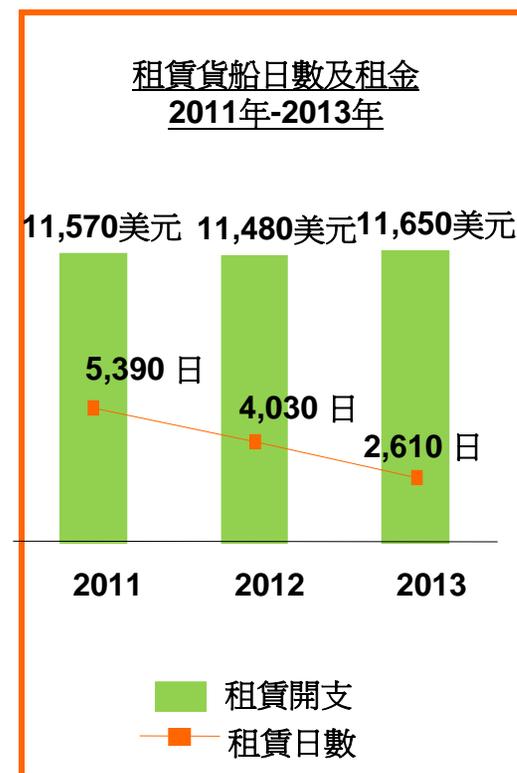
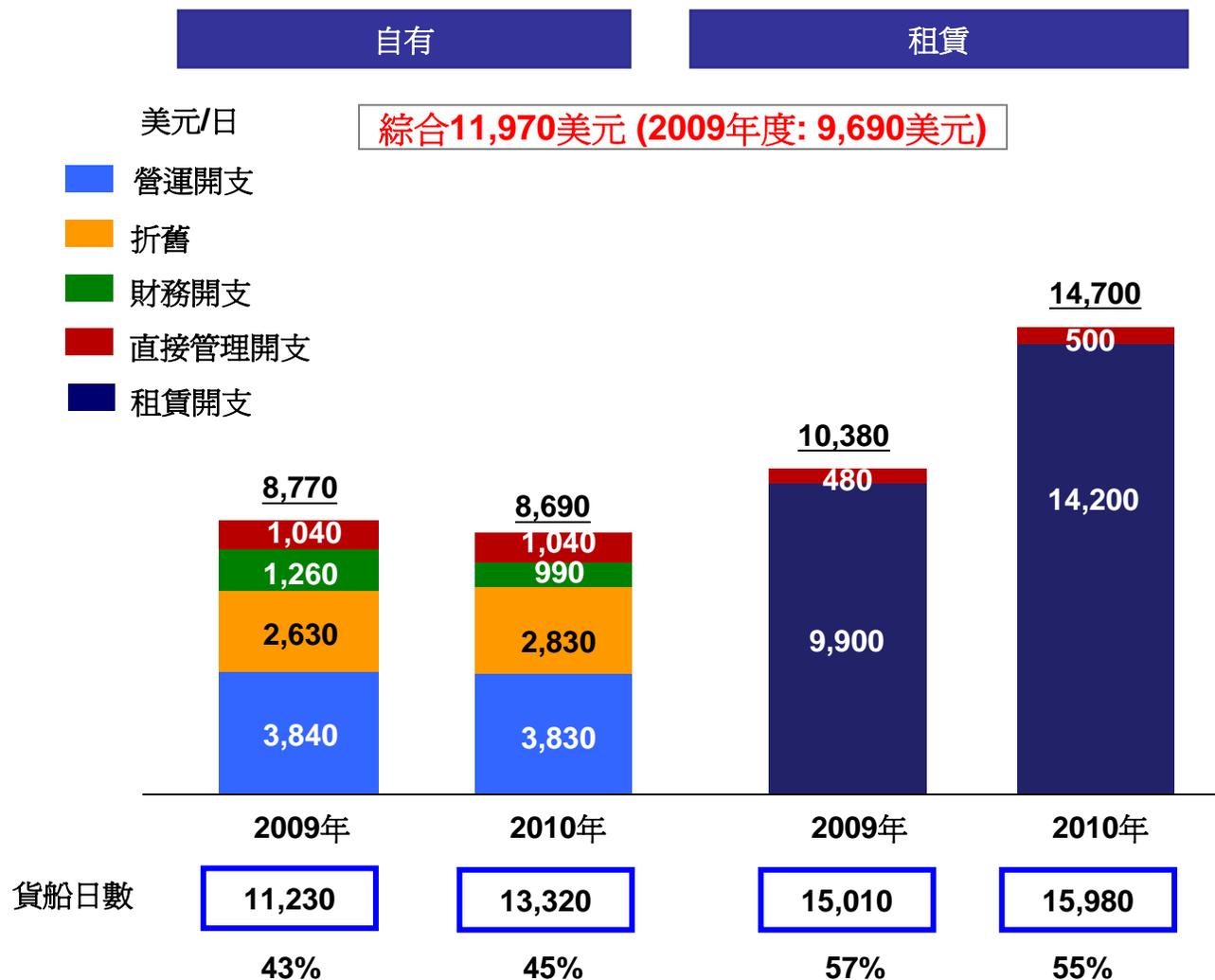
分部溢利淨額與資產淨值

百萬美元



日均貨船開支—小靈便型

截至2010年12月31日



資產負債表

於2010年12月31日

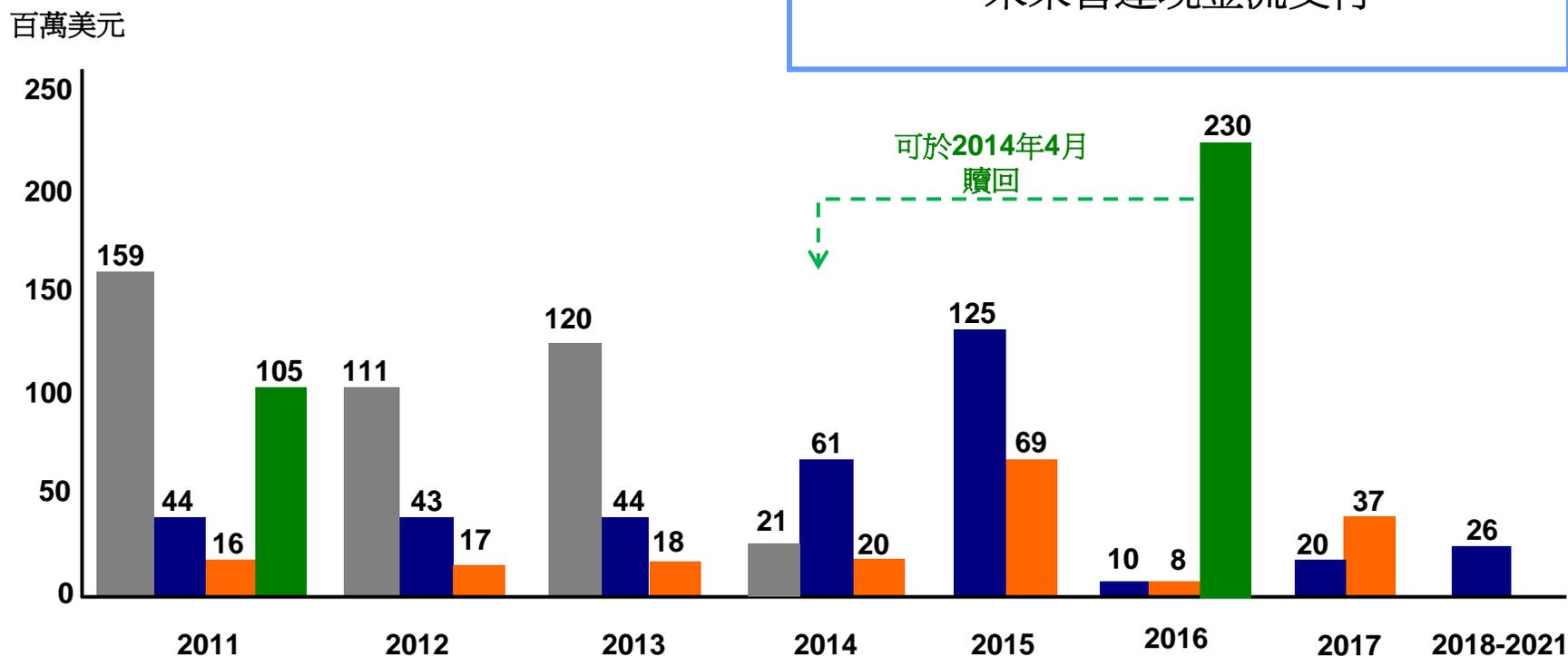
百萬美元	太平洋 乾散貨船	太平洋能源 及基建服務	太平洋 滾裝貨船	財務	10年 12月31日	09年 12月31日
貨船及其他固定資產	829	224	429	-	1,519	998
資產總額	979	291	444	680	2,555	2,470
長期借貸	185	45	55	575	860	877
負債總額	288	62	59	576	1,011	1,014
資產淨值	691	229	385	104	1,544	1,456
借貸淨額 / (現金)					156	(229)
借貸淨額 / (現金) 對固定資產					10%	(23)%
借貸淨額 / (現金) 對股東權益					10%	(16)%

附註: 2010年12月31日總額包括其他及未分配分部

借貸及貨船資本承擔

於2010年12月31日及已授權承擔

由**703**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(411百萬美元)

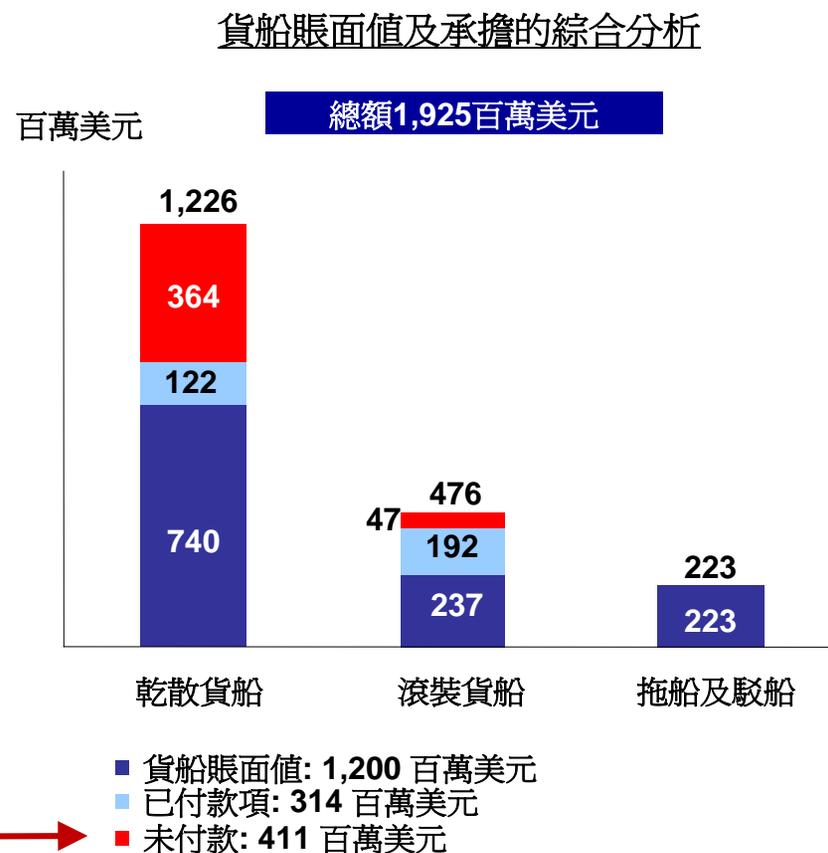
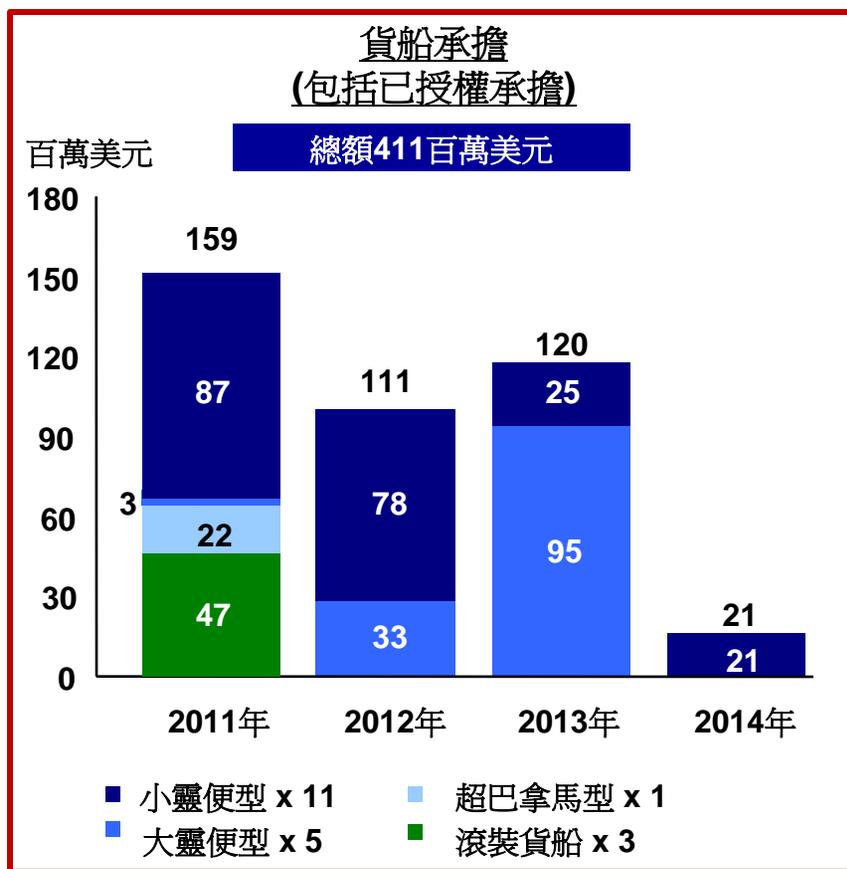
■ 銀行借貸(未扣除貸款安排費用)(373百萬美元): 2012-2021年

■ 融資租賃負債(185百萬美元): 2015-2017年

■ 可換股債券(面值105/230百萬美元): 2013/2016年, 可於2011年2月及3月/2014年4月贖回

以貨船種類分類的貨船資本承擔及綜合賬面值

於2010年12月31日及已授權承擔



預計未來會購買乾散貨船

現金流

截至2010年12月31日

百萬美元

	2010年	2009年
經營業務產生的現金淨額	199	145
投資活動(所用) / 產生的現金淨額	(462)	(178)
- 貨船及其他固定資產的相關付款	(541)	(298)
- 出售貨船	-	105
- 給予共同控制實體的相關付款及收入	(10)	45
- 出售部分Green Dragon Gas的股份	26	-
- 有限制現金及應收票據之變化	42	(58)
- 其他, 主要收取利息	21	28
融資活動(所用) / 產生的現金淨額	(97)	56
- 發行可換股債券所得款項	227	-
- 購回可換股債券的付款	(211)	(9)
- 應付融資租賃及借貸的償還及支用淨額	(26)	24
- 配售股份時所得款項	-	97
- 股息支付	(50)	(20)
- 其他, 主要支付利息	(37)	(36)
現金及銀行存款	703	1,106

展望

- 預期二零一一年的小靈便型乾散貨運市場較二零一零年疲弱
- 預期小宗散貨貿易會為第二季度市況好轉帶來支持，然而，短期需求回升將會被持續交付新船的影響所抵銷
- 自公布二零一零年年度業績以來，本集團對乾散貨市場的看法大致一樣
- 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
- 澳洲離岸拖船業務呈現復甦的勢頭，但預期中東地區的業務表現欠佳
- 滾裝貨船租賃市場預期仍將低迷，雖然該貨船類別的貨運量逐步回升
- 本集團的策略目標維持不變：
 - 在合理的成本下繼續致力擴展本集團的乾散貨船船隊和業務
 - 考慮在**2011**年進一步減持若干非核心資產

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。

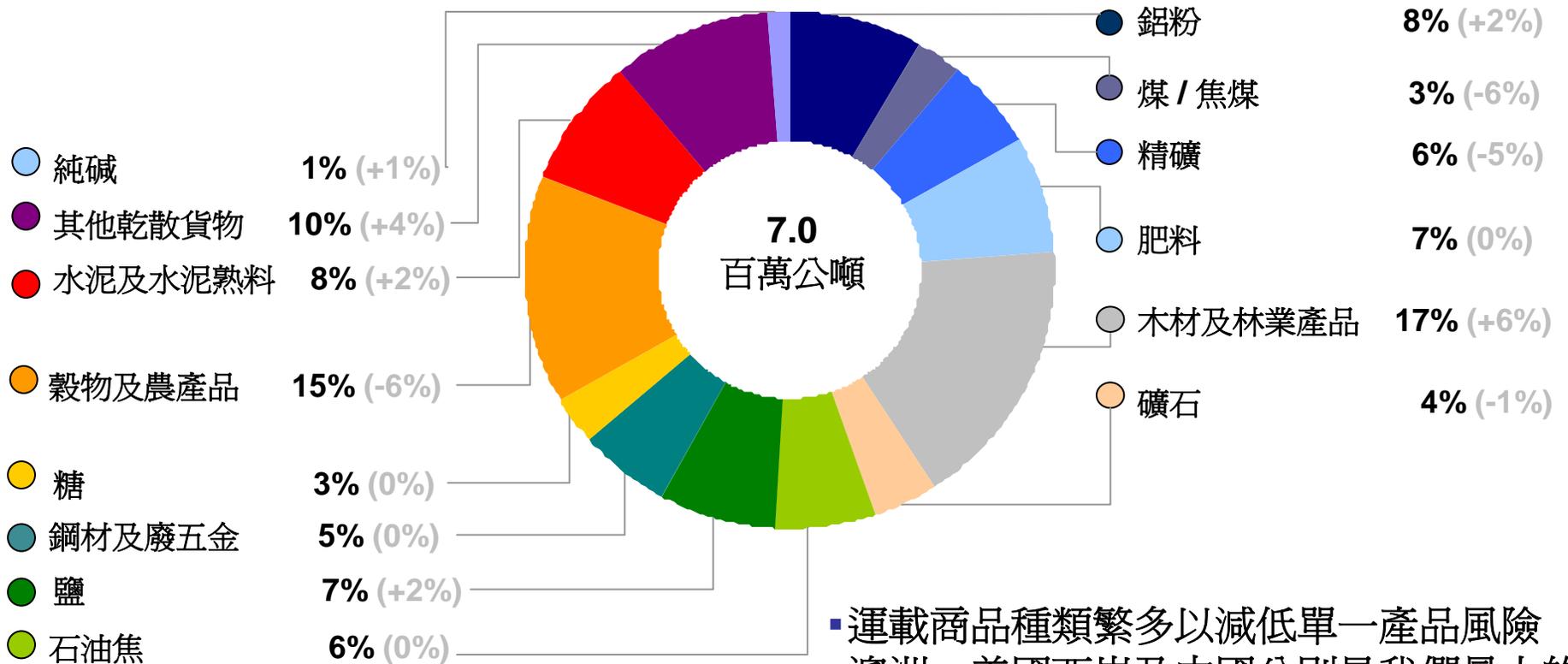
簡報內的預測，已包含已知、未知、不確定及其他風險因素在內。這些因素有可能影響集團未來實際的業績及業務發展而使表現與該等預測所預期出現重大差距。簡報乃根據集團現時及未來業務發展策略，及其未來經營所在的政治及經濟環境作出多項假設。

如本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： 太平洋乾散貨船— 多元化貨物

太平洋乾散貨船2011年第一季度貨運量

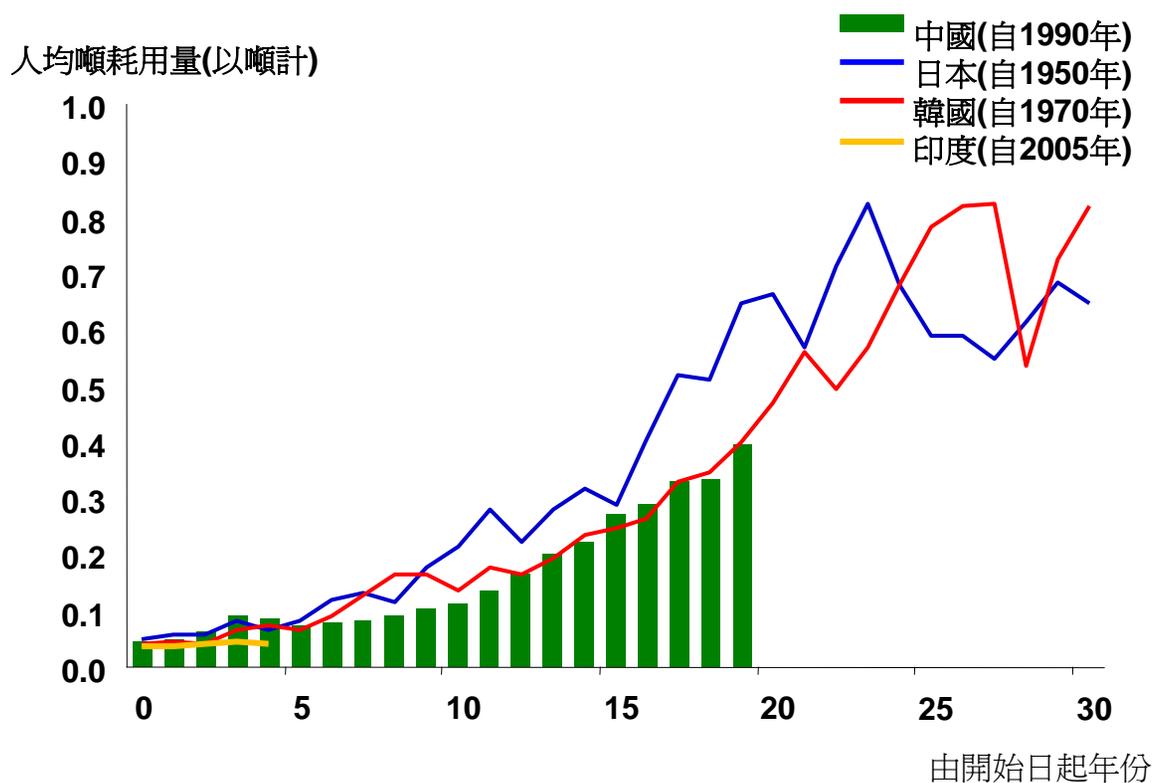


- 運載商品種類繁多以減低單一產品風險
- 澳洲、美國西岸及中國分別是我們最大的裝貨及卸貨地區

() % 與2010年第一季度變化之百分比

附錄： 於工業化後期的中國

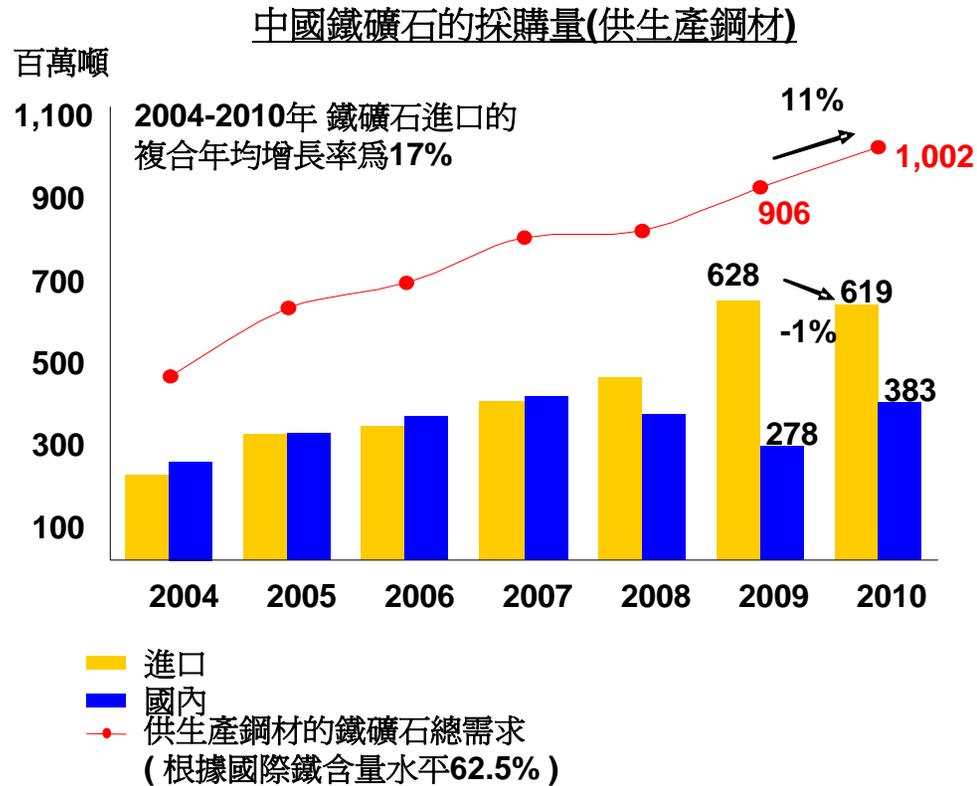
人均耗鋼量



- 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
- 電力和水泥之人均消耗有類似的趨勢

資料來源: 瑞銀, IISI, 太平洋航運

附錄:中國鐵礦石需求



中國鐵礦石需求增長因中國節省
能源消耗政策而放緩

資料來源: 彭博

太平洋乾散貨船- 小靈便型

於2010年12月31日

		10年上半年	10年下半年	2010年	2009年	變動
收租日	(日數)	13,940	15,130	29,070	26,100	+11%
按期租合約對等基準的日均收入	(美元/日)	16,840	16,670	16,750	14,500	+16%
自有及租賃貨船營運開支	(美元/日)	11,750	12,170	11,970	9,690	+24%
分部溢利淨額	(百萬美元)	69.7	66.4	136.1	124.1	+10%
淨資產回報率(按年計)	(%)	26%	21%	22%	28%	-6%

- 租金: 2010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: 2.5百萬美元未變現的金融工具淨開支

附錄： 太平洋乾散貨船- 大靈便型

於2010年12月31日

		10年上半年	10年下半年	2010年	2009年	變動
收租日	(日數)	5,570	5,880	11,450	10,640	+8%
按期租合約對等基準的日均收入	(美元/日)	23,680	21,520	22,570	19,490	+16%
自有及租賃貨船營運開支	(美元/日)	22,050	21,350	21,690	18,120	+20%
分部溢利淨額	(百萬美元)	8.8	-	8.8	14.1	-38%
資產回報率(按年計)	(%)	32%	0%	12%	64%	-52%

- 租金: **2010**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: **9.1**百萬美元未變現的金融工具淨開支

附錄： 太平洋能源及基建服務 太平洋滾裝貨船

於2010年12月31日

2010年

2009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(“拖船分部”)

PacMarine Services

Fujairah Bulk Shipping (“FBSL”)

1.0

1.0

1.0

0.9

2.9

6.3

分部溢利淨額

4.9

8.2

太平洋滾裝貨船分部(虧損) / 溢利淨額

(1.1)

0.1

太平洋能源及基建服務

- **Towage:** 鞏固階段; 營運37艘拖船及駁船
- **PacMarine:** 貨船測量及檢驗服務
- **FBSL:** 在填海工程完成後縮減業務規模

太平洋滾裝貨船

- 於2009年9月起營運第一艘滾裝貨船
- 第二及第三艘滾裝貨船已於二零一零年第四季僱用於提供行走美國墨西哥灣及墨西哥之間的滾裝貨船服務

附錄： 金融工具之影響

百萬美元	已變現	未變現	2010年	2009年
淨收入 / (開支)				
貨運期貨協議	(3.4)	(3.4)	(6.8)	(25.7)
燃料掉期合約	6.0	(8.2)	(2.2)	45.7
利率掉期合約	(5.5)	(0.8)	(6.3)	1.2
	(2.9)	(12.4)	(15.3)	18.8

- 年內已以現金結算的合約
- 於分部業績內反映

- 於未來年度結算的合約
- 逆轉年內已結算的合約於以前年度的未變現淨額
- 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	7.98港元及7.44港元(自2011年4月周年股東大會後生效)
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

