

The background of the slide is a photograph of a ship's deck. On the left, there is a solid blue vertical band. The rest of the image shows the ship's hull, a dark brown metal fitting, and the churning blue water of the sea.

B Pacific Basin

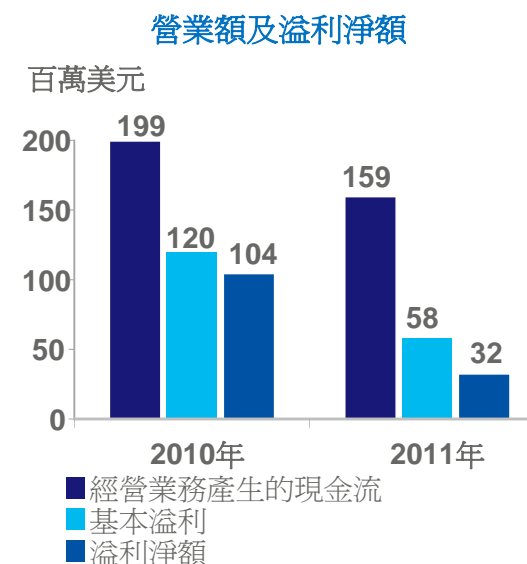
2011全年業績

*僅供識別

2012年3月1日

2011 全年業績 – 集團摘要

溢利淨額	32百萬美元	↓ 69.3%
基本溢利	58百萬美元	↓ 52.0%
經營業務產生的現金流	159百萬美元	↓ 19.7%
現金狀況	618百萬美元	↓ 12.1%
每股盈利	13港仙	↓ 69.0%
每股股息 擬派5港仙末期股息	10港仙	↓ 53.5%



- 年內業績受到以下因素影響:
 - 小靈便型乾散貨船現貨租金表現疲弱，拖累本集團的小靈便型乾散貨船日均租金下降19%
 - 拖船市場好轉，太平洋拖船為集團帶來15,000,000美元的強勁貢獻
 - 為滾裝貨船投資作出重大但不影響現金流80,000,000美元的減值*
 - 出售非核心資產(Green Dragon Gas)所產生的溢利淨額56,000,000美元*
- 資本承擔為322,000,000美元，以乾散貨船為主，並已備有足夠資金應付該等承擔
- 持有現金618,200,000美元，淨值負債比率為10.5%，顯示資產負債表仍具強大的購買力

太平洋航運- 2011年業績

小靈便型乾散貨船

- 小靈便型日均租金為13,530美元 (按年計下跌19%)
- 租金表現比疲弱的現貨市場優勝35%

大靈便型乾散貨船

- 大靈便型日均租金為15,090美元 (按年計下跌33%)
- 租金較現貨市場高出10%
- 業績未如理想，主要由於我們依賴租金相對昂貴的短期租賃貨船，以及將貨船遷往較有利地區所產生的費用所致

超巴拿馬型乾散貨船

- 2艘超巴拿馬型乾散貨船開始盈利租賃(租期分別為10年及15年)

其他摘要

- 現有14間乾散貨船辦事處分布於六大洲- 斯坦福及德班新辦事處加快大西洋平台的發展
- 提升效率的措施:
 - 新的海上作業系統及
 - 節省相當燃料開支的「Right Speed Programme」航速計劃

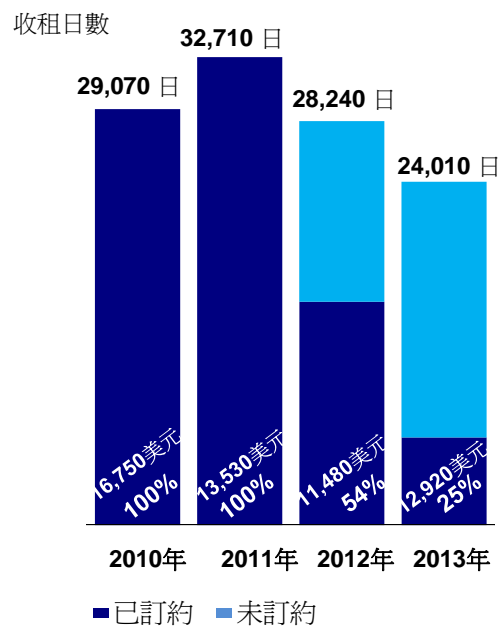
乾散貨船溢利淨額	81.4百萬美元
小靈便型	89.8百萬美元
大靈便型	(8.4)百萬美元
經營業務產生的現金流	138百萬美元
資產淨值回報率	11%



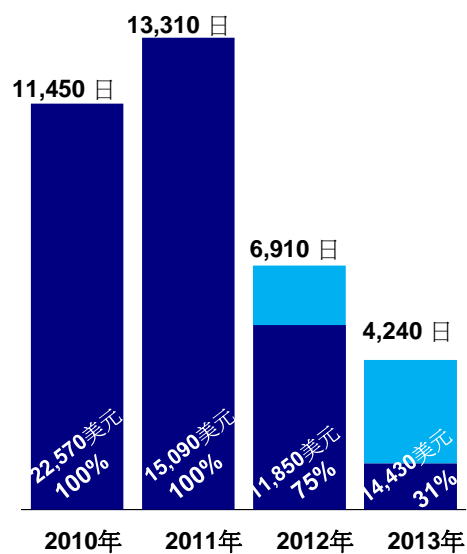
太平洋乾散貨船 - 訂約率

截至2012年2月27日

小靈便型乾散貨船



大靈便型乾散貨船



太平洋乾散貨船船隊: 169

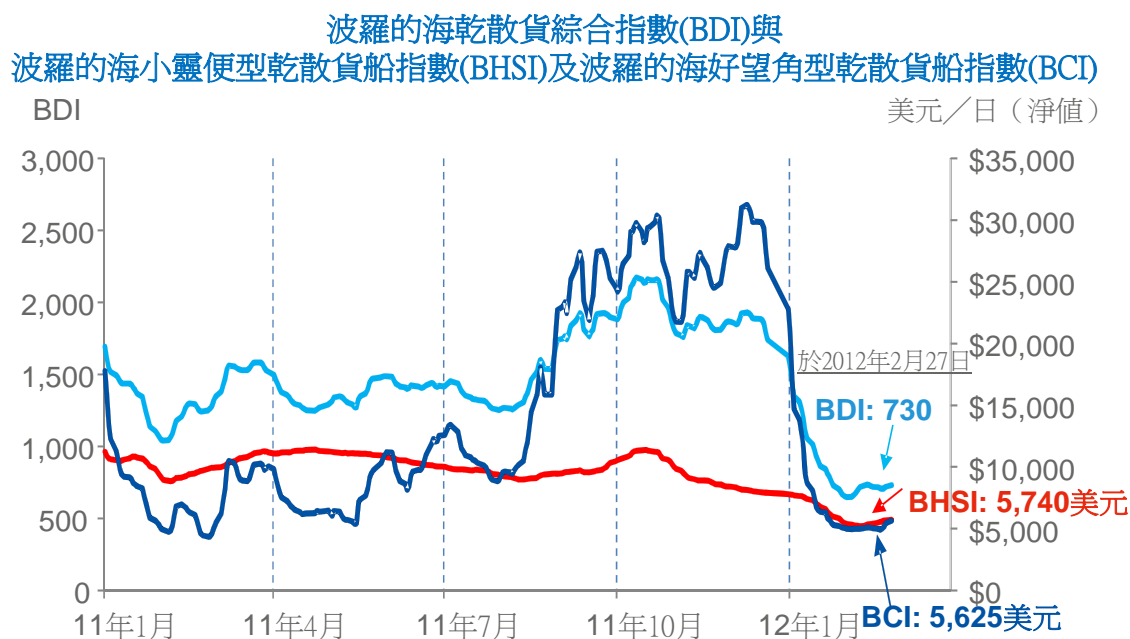
於2012年2月23日

	自有		租賃		綜合
	營運中	新建造	營運中	新建造	
小靈便型	30	8	77	7	122
大靈便型	3	6	34	2	45
超巴拿馬型	1	0	1	0	2
綜合	34	14	112	9	169

核心船隊的平均船齡: 6.5 年

乾散貨市場資訊

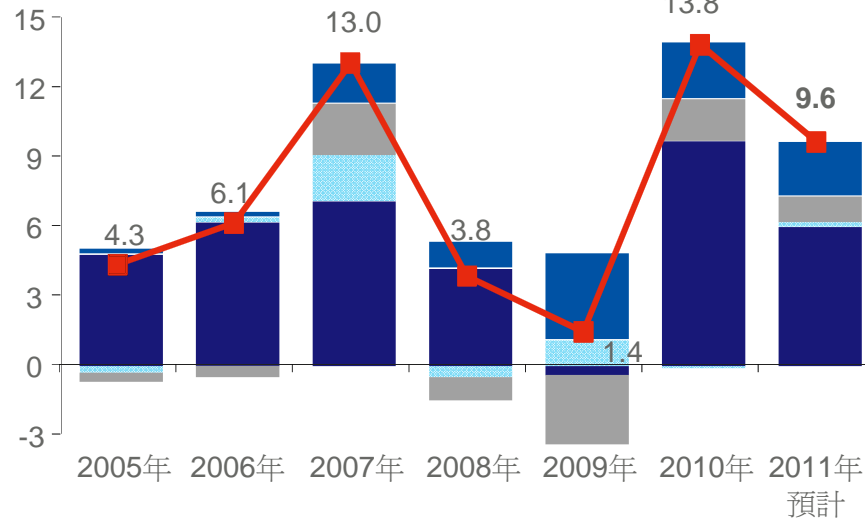
- 小靈便型及大靈便型乾散貨運市場相對大致持平 – 於2010年整體下降36%
- 2011年及2012年年初租金繼續表現疲弱:
 - 一如既往大量新建造貨船交付
 - 多個主要乾散貨貿易地區均受季節因素干擾
包括印度及東南亞處於雨季、巴西出現暴雨、澳洲刮颶風及中國正值冬季及春節
 - 二手貨船價值持續下跌



乾散貨需求

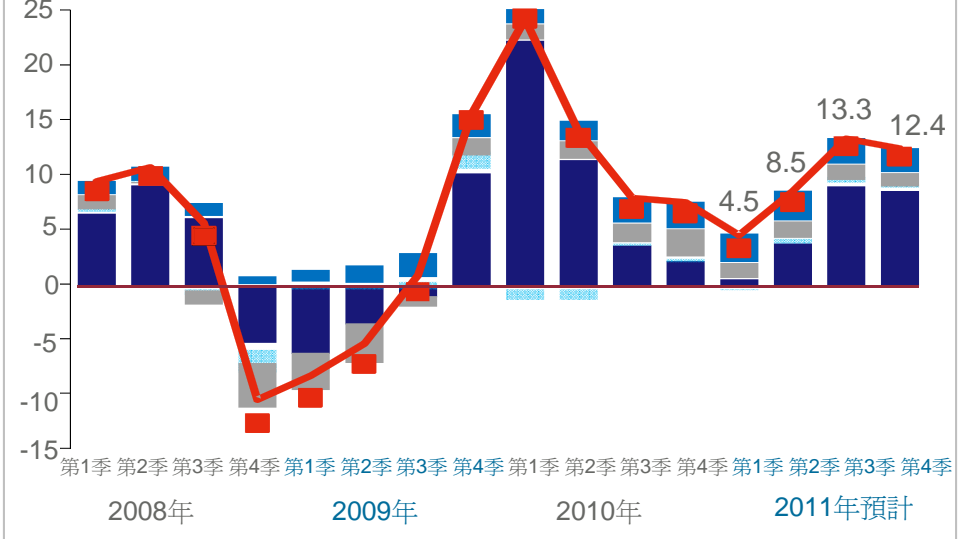
乾散貨船船隊需求發展

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

按年計變動百分比



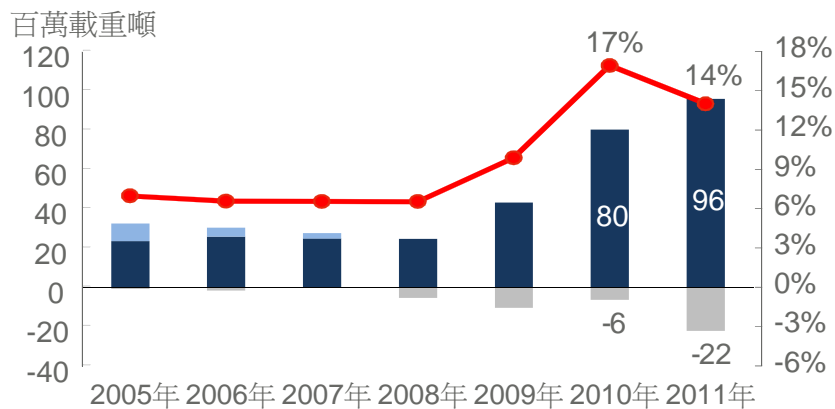
- 2011年乾散貨運需求增長10%* 反映縱然貨船供應過剩，去年乾散貨運活動仍相對穩健
- 中國乾散貨淨進口量佔全球乾散貨運市場 28%：
木材及林業產品↑37%；鐵鋁氧石 ↑49%；鎳 ↑92%；煤炭↑10%；礦石：↑11%
- 印度：礦石出口減少導致遠東買家需向更遠的非傳統出口國採購；煤炭進口增長11% 及向紐西蘭進口的木材數量亦增長逾30%

乾散貨船船隊發展

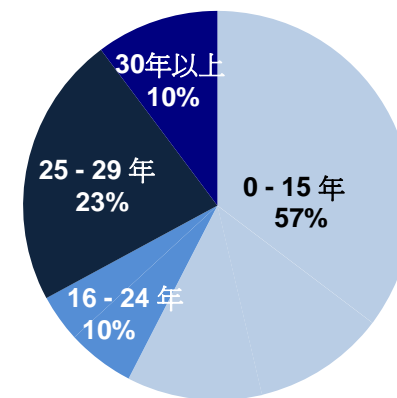
- 乾散貨船整體運力年內淨增長14% – 乃由於有96百萬載重噸的新船交付
- 實際交付量較2011年初預計的少30%
- 新建造貨船大量交付的不利影響因報廢量創出新高而得以紓緩
- 小靈便型乾散貨船船隊年內淨增長
- 33% 的小靈便型乾散貨船船齡為25年以上

百萬載重噸	整體乾散貨船	小靈便型乾散貨船
2010年	6.4	1.4
2011年	22.0	3.4
2012年迄今	3.6	0.8

全球乾散貨船船隊發展



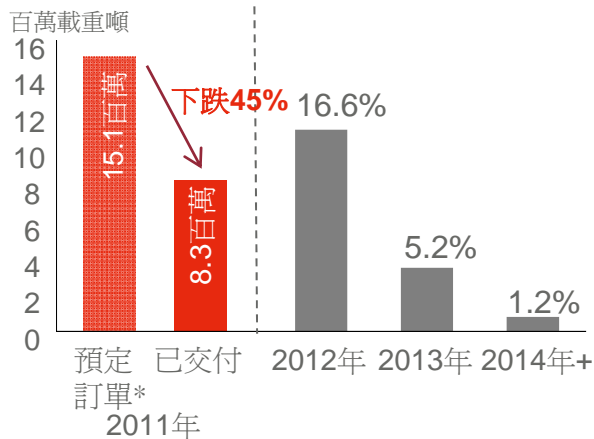
小靈便型乾散貨船船齡分布(25,000-39,999 載重噸)
2,091 艘貨船 (66.8 百萬載重噸)



乾散貨船訂單

小靈便型乾散貨船訂單

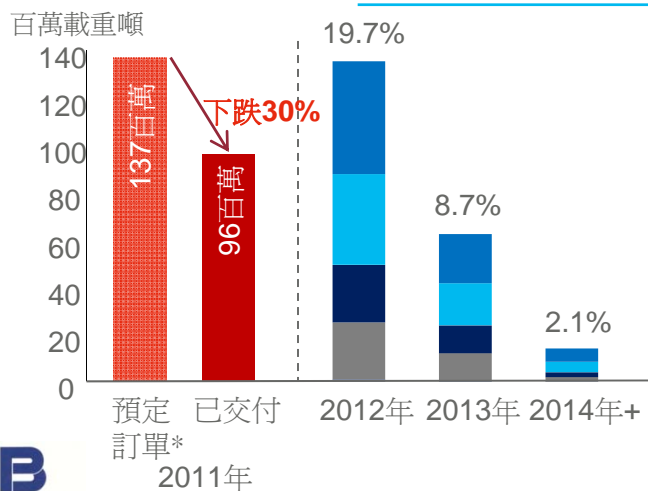
443 艘貨船 (15百萬載重噸)



- 受市場疲弱影響, 船東期內購入的新乾散貨船較上年同期少超過80%
- 139百萬載重噸的新運力預計於2012年交付
- 預期2012年實際交付貨船較預定訂單少35%
- 小靈便型船隊訂單相對較少

整體乾散貨船年度訂單

2,256 艘貨船 (190百萬載重噸)



乾散貨船總數 >10,000載重噸

船型	載重噸範圍	船隻數量	佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡25年以上貨船佔現有船隊百分比
小靈便型	(25,000-39,999 載重噸)	14	23%	30.5%	33%
大靈便型	(40,000-64,999 載重噸)	10	27%	14	14%
巴拿馬型	(65,000-119,999 載重噸)	9	40%	9	5%
好望角型	(120,000+ 載重噸)	8	31%	8	4%

資料來源: Clarksons, 2012年2月1日的數據
*於2011年1月1日預計之訂單

2011 全年業績

8

太平洋航運乾散貨船 - 展望



- 中國持續依賴進口小宗散貨
- 油價高企及市場疲弱影響航行速度
- 報廢量增加
- 銀行放貸緊縮局限購置貨船資金為坐擁現金的經營者締造更多機會



- 新船交付量持續過剩
- 歐洲持續爆發危機拖慢全球經濟復甦
- 中國經濟及工業生產增長可能減慢

太平洋航運總結:

- 預料乾散貨船市場於下半年行業活動復甦振興市場前，12年上半年仍甚為疲弱
- 預期2012年的租金整體表現將進一步下跌
- 對市場的長遠前景感到樂觀: 相信全面乾散貨商品的需求增強+自2013年起訂購的新建造貨船將有所減少=乾散貨船市場的供求平衡情況好轉

策略: 耐心等待適當時機及價格以進一步擴充乾散貨船船隊

太平洋能源及基建服務

分部名稱已自2012年1月1日起由「太平洋能源及基建服務」更改為「太平洋拖船」

2011年表現

- 在拖船業務帶領下，年內業績大有改善
- 有力地把握澳大利亞離岸及港口拖船市場好轉之勢

太平洋拖船

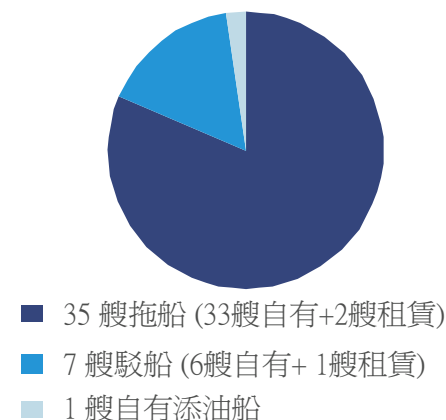
- 澳大利亞離岸及基建項目錄得增長
 - 包括Gorgon離岸天然氣項目中贏得更多業務、於格拉斯頓的昆士蘭柯蒂斯液化天然氣(QCLNG)項目開展工作
- 港口拖船服務增加市場佔有率
- 太平洋拖船於中東的業務從損失FBSL業務中復元的速度較預期快

其他能源及基建服務發展

- 因中東市場充滿挑戰，FBSL合營公司於上半年成功完成後已於11年6月結束其運作
- 已出售PacMarine

太平洋能源及基建溢利淨額	10.8百萬美元
太平洋拖船	15.2百萬美元
PacMarine Service	0.7百萬美元
FBSL	(5.1)百萬美元
經營業務產生的現金流	29百萬美元
資產淨值回報率	5%

太平洋拖船船隊: 43 艘
(於2012年2月23日)



太平洋拖船 - 展望



- 石油價格高企刺激對更潔淨、安全的新燃料來源的需求
- 澳洲致力成爲主要的液化天然氣出口國
- 澳洲港口業務將進一步增長



- 全球經濟復甦不穩
- 澳洲商品出口及港口業務受中國工業生產可能下降所影響
- 市場競爭加劇及中東地區政治動盪
- 持續的工資上升壓力

太平洋航運總結:

- 澳大利亞離岸項目及港口拖船市場於2012年將持續進展
- 太平洋拖船已穩據有利位置參與日益增加的業務
- 於2012年的收入已取得一個好開始

策略: 於特定項目落實時進一步投資拖船船隊

太平洋滾裝貨船

2011年第表現

- 主導滾裝貨船的歐洲市場持續蕭條，分部經歷艱巨的一年，業務表現未如理想
- 我們滾裝貨船船隊僱用率為84%，在萎靡的租賃市場下仍以日均租金**21,190** 美元租出
- 日均貨船營運開支: **19,890**美元

太平洋滾裝貨船溢利淨額	(10.6) 百萬美元
經營業務產生的現金流	7.5 百萬美元
資產淨值回報率	-3%

業務要覽

- 新建造滾裝貨船計劃完成 - 最後兩艘滾裝貨船已分別於2011年8月及2012年1月交付
- 僱用情況
 - 一艘滾裝貨船出租予DFDS直至2012年第三季
 - 一艘滾裝貨船成功地僱用於地中海並剛獲續租一年
 - 以短期業務僱用於美國海灣的兩艘滾裝貨船
 - 最後兩艘貨船正尋求僱用
- **Nafta Gulf Bridge**服務因來回墨西哥與美國海灣的航線貨運量不足於10月暫停 (兩艘駐美國海灣的滾裝貨船重新調配到區內運作)
- 重新評估滾裝貨船的前景引致2011年中作出減值撥備
- 2012年: 全面投入租賃業務，為貨船獲取最佳的僱用機會

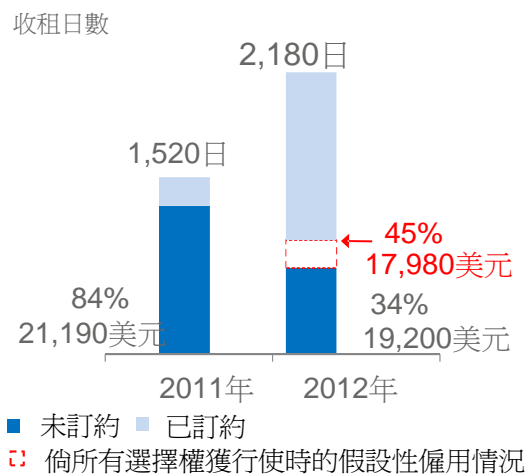
太平洋滾裝貨船 - 展望

- +
 - 船齡較高的貨船報廢量增加
 - 油價高企加強我們現代化高效能燃油貨船的吸引力
 - 新滾裝貨船貿易於歐洲及其他國家持續惟有限度的發展

- - 歐洲經濟危機仍持續
 - 歐洲區內貿易活動疲弱
 - 貨運量增長有限
 - 預定於2012年有大量大型新建造貨運滾裝貨船交付 (大型滾裝貨船訂單佔: 21%)
 - 大部分歐洲滾裝貨船營運商運力過剩，故租賃第三方貨船的需求有限

太平洋滾裝貨船僱用情況

於2012年2月27日



太平洋航運總結:

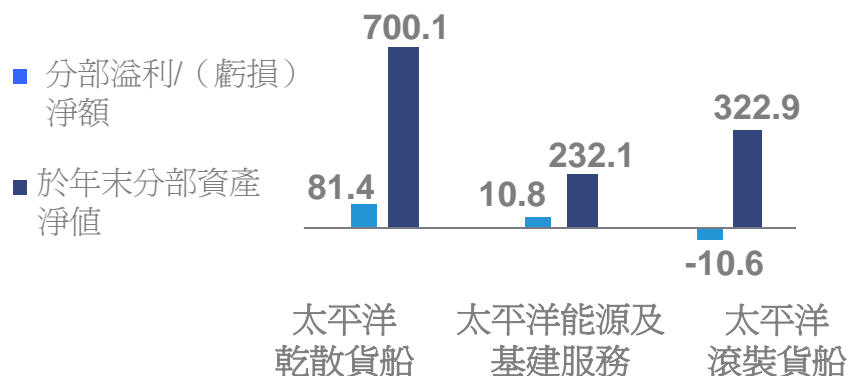
- 預期滾裝貨船租賃市場於2012全年依舊疲弱
- 預料滾裝貨船業務今年將再次面臨虧蝕的嚴峻挑戰
- 展望新建造貨船完成交付(2012年-2013年)，加上歐洲經濟將最終復甦及新滾裝貨船貿易的發展，我們對滾裝貨船業務的長遠前景感到樂觀

策略: 獲取最佳的租賃合約機會、提高僱用率及執行嚴謹的成本控制措施以降低虧損 – 無意擴充滾裝貨船船隊

2011年財務摘要

	2011年	2010年
分部溢利淨額	78.9	146.3
▪ 財務	(12.8)	(18.5)
▪ 非直接開支的一般行政及管理開支	(8.3)	(8.0)
基本溢利	57.8	119.8
▪ 未變現的金融工具開支	(1.6)	(12.4)
▪ 滾裝貨船減值支出	(80.0)	-
▪ 出售Green Dragon Gas 的股份的收益	55.8	16.0
▪ Fujairah Bulk Shipping 減值支出	-	(19.1)
股東應佔溢利	32.0	104.3

2011年分部溢利淨額及資產淨值



淨資產回報率

太平洋乾散貨船	11%
太平洋能源及基建服務	5%
太平洋滾裝貨船	-3%

太平洋乾散貨船 - 小靈便型

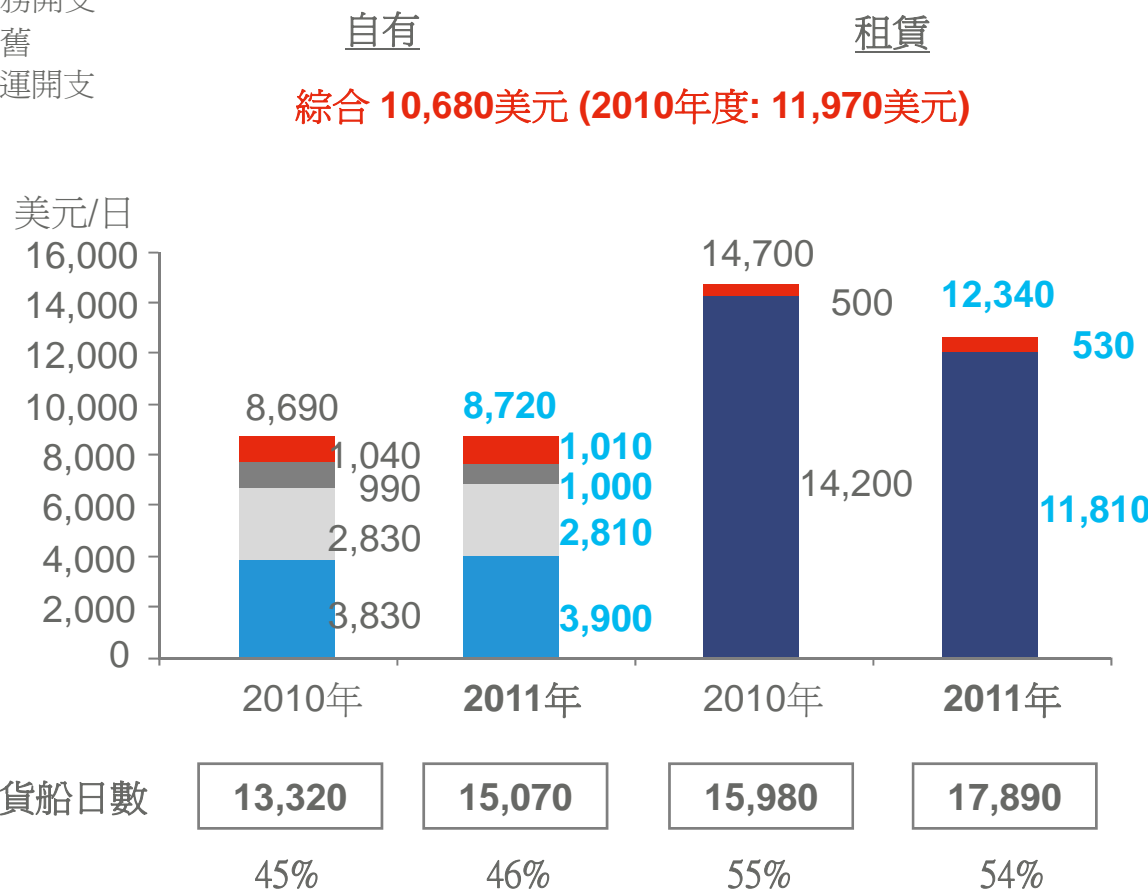
		2011年	2010年	變動
收租日	(日數)	32,710	29,070	+13%
按期租合約對等基準的日均租金	(美元/日)	13,530	16,750	-19%
自有及租賃貨船營運開支	(美元/日)	10,680	11,970	-11%
溢利淨額	(百萬美元)	89.8	136.1	-34%
淨資產回報率	(%)	16%	22%	-6%

- 租金: 2011年的按期租合約對等基準的日均租金反映需求疲弱
- 開支: 綜合日均開支反映由市場租入貨船的租賃開支減少
- 溢利淨額: 不包括0.6百萬美元未變現的金融工具淨開支

日均貨船營運開支 - 小靈便型

於2011年12月31日

- 直接管理開支
- 租賃開支
- 財務開支
- 折舊
- 營運開支



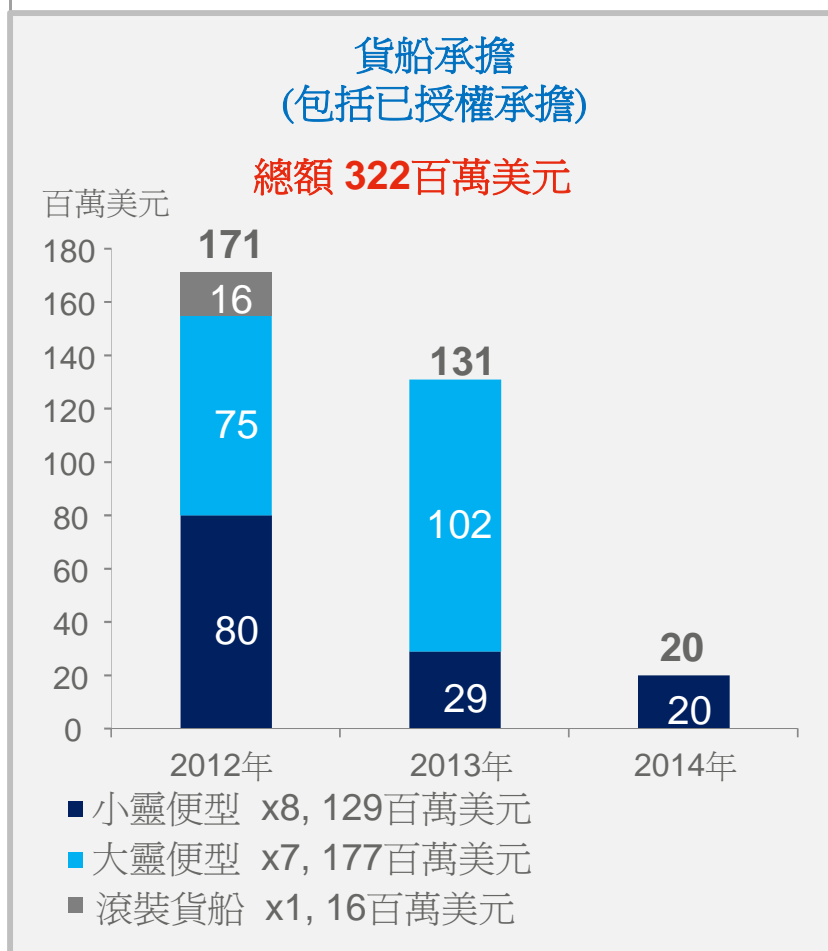
資產負債表

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	11年 12月31日	10年 12月31日
貨船及其他固定資產	936	214	370	-	1,525	1,519
資產總額	1,107	291	375	596	2,432	2,555
長期借貸	298	34	48	399	779	860
負債總額	407	59	52	401	947	1,011
資產淨值	700	232	323	195	1,485	1,544
借貸淨額					161	156
借貸淨額相對股東權益					11%	10%

- 長期借貸減少可換股債券的回購

以貨船種類分類的貨船資本承擔及綜合賬面值

於2011年12月31日



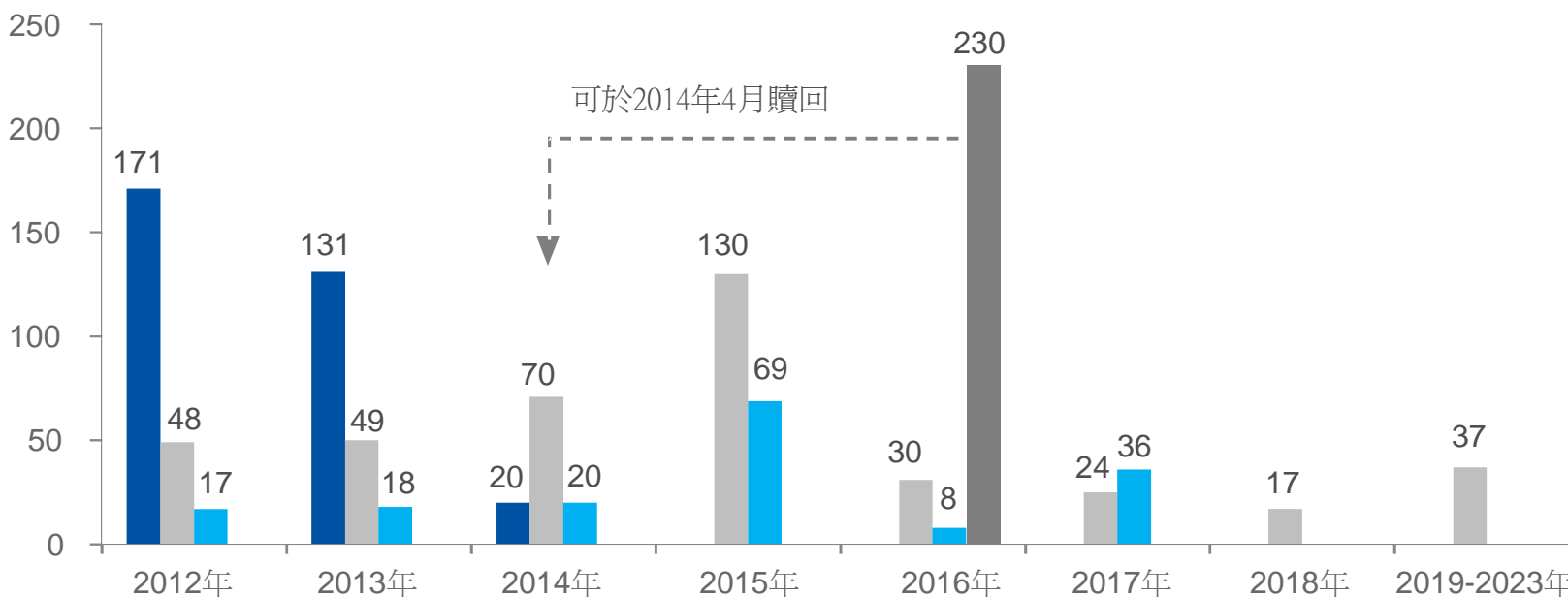
- 預計未來會購買乾散貨船

償還借貸及貨船資本承擔

於 2011年12月31日

由618百萬美元現金、117百萬美元尚未動用的銀行借貸融資額及未來營運現金流支付

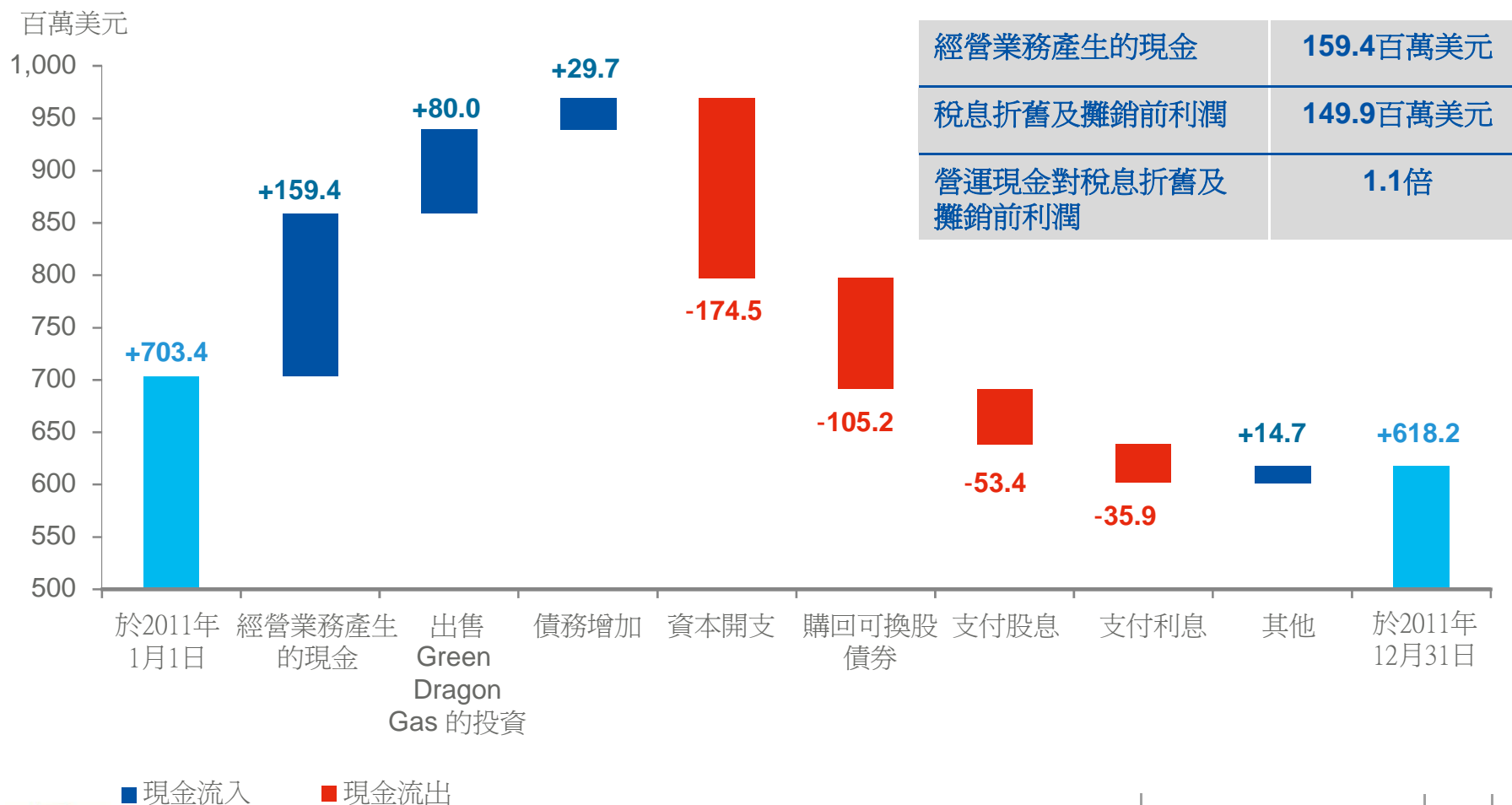
百萬美元



- 貨船資本承擔(322百萬美元)
- 銀行借貸 (406百萬美元): 2012-2023年
- 融資租賃負債 (168百萬美元): 2015-2017年
- 可換股債券 (面值230百萬美元): 2016年4月, 可於2014年4月贖回

現金流

2011年集團現金流的來源及其運用



展望

- 乾散貨運市場陷入危機
- 貨船供應過剩 + 購買二手及新建造貨船的資金大減 = 為持有充裕現金的船東締造良機
- 預料乾散貨船租金將於2012年繼續轉弱
- 對拖船市場及太平洋拖船業務的前景樂觀
- 本集團於2012年的主要策略性目標：
 - 引領新投資以擴充自有乾散貨船船隊 – 耐心等待適當時機及價格
 - 擴大乾散貨船客戶及貨運合約組合
 - 隨著特定項目落實進一步投資於拖船業務及船隊
 - 鞏固拖船組織架構，務求提高項目拖船業務的執行效率
 - 為滾裝貨船船隊爭取最高的租金及僱用率，並無意擴充船隊
 - 考慮進一步減持非核心業務的機會

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

投資者關係聯絡:

Emily Lau

elau@pacificbasin.com / ir@pacificbasin.com

+852 2233 7000

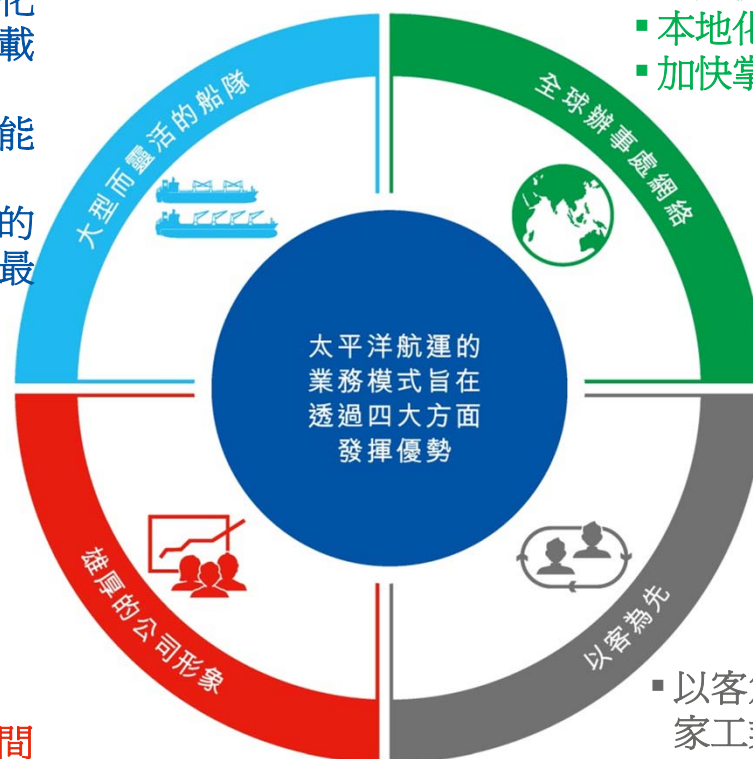
附錄: 太平洋航運概覽

- 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, 及滾裝貨船
- 有超過220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21間辦事處, 擁有超過300名岸上員工及2,000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



附錄: 我們的乾散貨船業務模式

- 為現代化小靈便型乾散貨船的最大獨立船東及營運商，佔全球現代化（船齡最高15年）25,000-40,000載重噸貨船船隊的9%
- 擁有統一及具規模的船隊讓我們能於向客戶提供可靠的服務
- 船隊規格統一及貨船可靈活互換的特質，讓我們得以將航程配合得最好
- 集團設有全面的技術營運部門



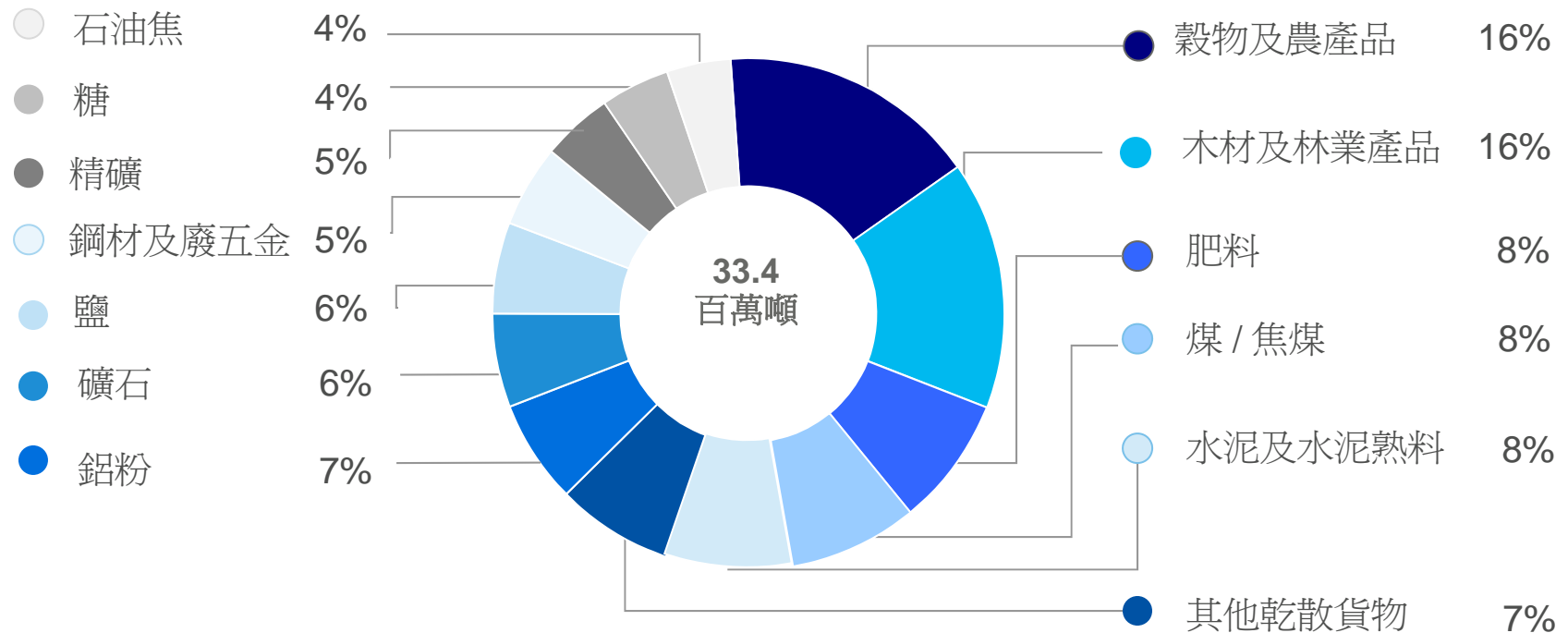
- 全球共21間辦事處 – 包括分布於六大洲的14間乾散貨船辦事處
- 本地化租賃及營運支援
- 加快掌握全面而精準的市場情報

- 顯赫的聲譽
- 能與優秀的夥伴及持份者合作無間
- 強勁資產負債表彰顯我們的形象
- 肩負企業社會責任及環保責任

- 以客為先的業務模式 – 與逾300家工業商品生產商及終端用戶建立密切關係
- 現貨及長期貨運合約 – 讓我們客戶獲得可靠的貨運服務
- 向客戶提供殷勤服務

附錄: 太平洋乾散貨船 - 多元化貨物

2011年度太平洋乾散貨運量

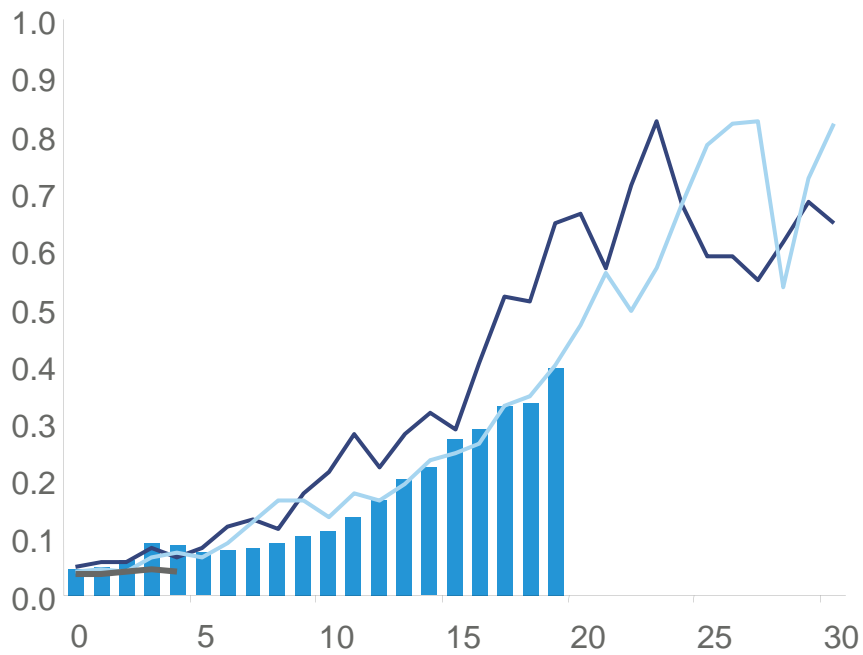


- 運載商品種類繁多以減低單一產品風險
- 澳洲及中國分別是我們最大的裝貨及卸貨地區
- 大西洋市場現佔整體業務約40%

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)



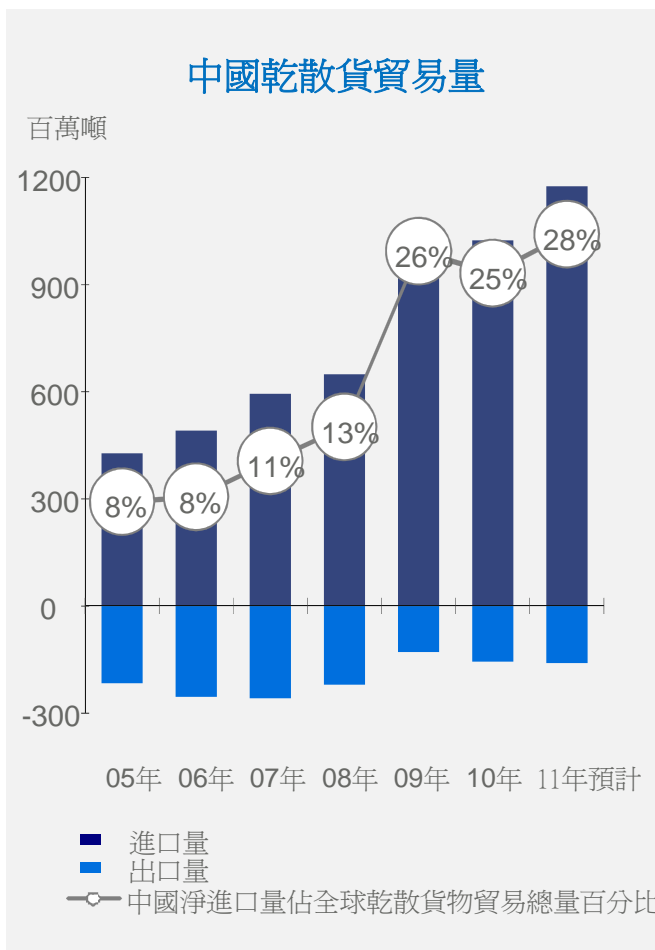
- 中國增長與過往日本和韓國的增長趨勢相若
- 相信乾散貨業務在中期的增長仍然強勁
- 電力和水泥之人均消耗有類似的趨勢

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

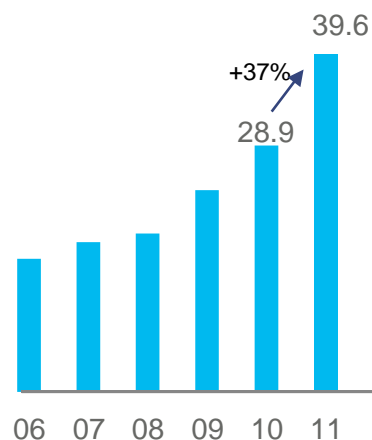
由開始日起年份

附錄: 中國乾散貨貿易 - 小宗散貨商品

中國進口量 (百萬噸):



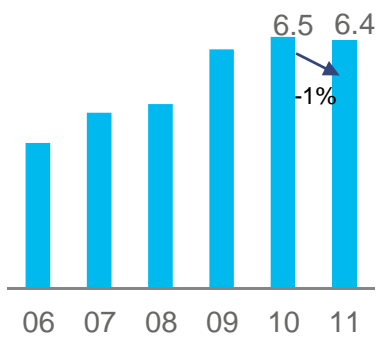
i) 林業產品



ii) 錳礦及精礦



iii) 銅精礦

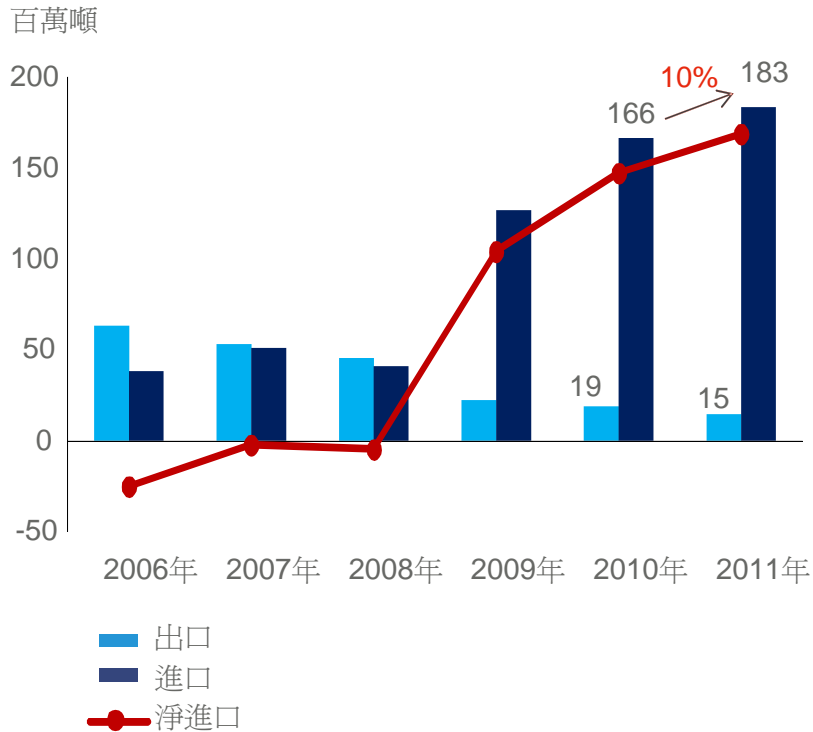


■ 中國小宗散貨進口量顯著上升

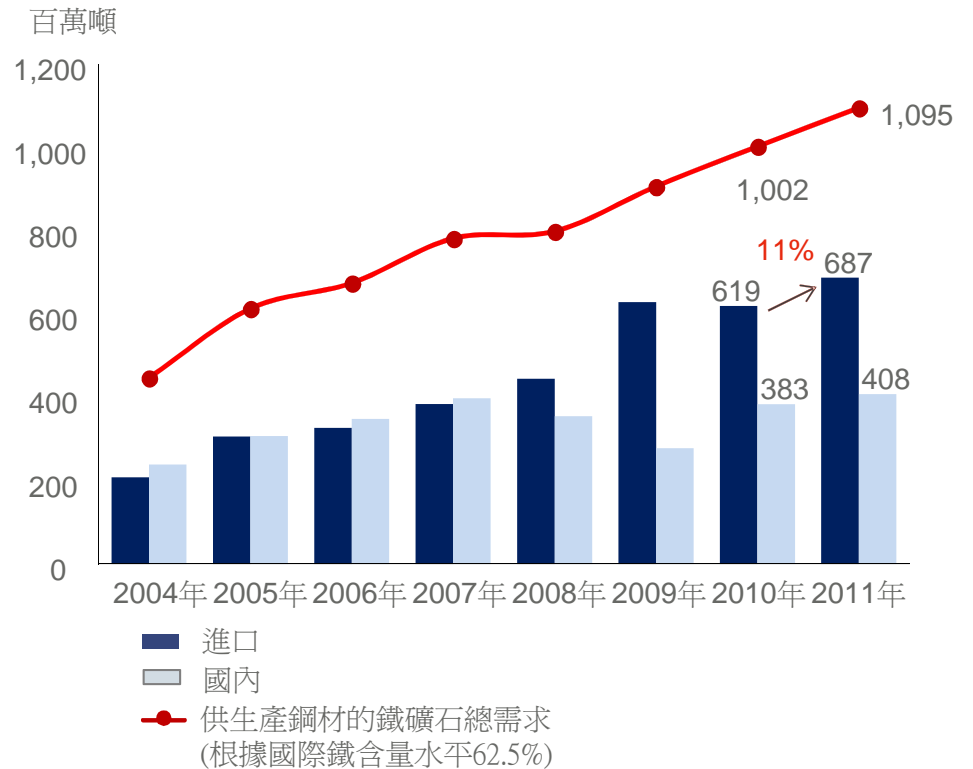
- 木材及林業產品進口量增加37%，而且從更遠地區進口的比例亦不斷上升
- 鐵鋁氧石的進口量增加49%，以致我們的鐵鋁氧石載貨量上升了五倍

附錄: 中國鐵礦石及煤需求

中國在2011年淨進口煤炭



中國鐵礦石的採購量(供生產鋼材)



- 以海路運輸的鐵礦石及煤炭的進口量於上半年增長放緩，下半年則創出新高，按年總量增幅分別達11%及10%
- 更多的礦石從非傳統的地區進口，刺激小型貨船的需求

附錄:太平洋乾散貨船 - 大靈便型

		2011年	2010年	變動
收租日	(日數)	13,310	11,450	+16%
按期租合約對等基準的日均租金	(美元/日)	15,090	22,570	-33%
自有及租賃貨船營運開支	(美元/日)	15,840	21,690	-27%
(虧損) / 溢利淨額	(百萬美元)	(11.4)	8.8	-228%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	(百萬美元)	3.0	-	-
(虧損) / 溢利淨額	(百萬美元)	(8.4)	8.8	-194%
淨資產回報率	(%)	-6%	8%	-14%

- 租金: 2011年的按期租合約對等基準的日均租金反映需求疲弱
- 開支: 綜合日均開支反映由市場租入貨船的租賃開支減少
- 溢利淨額: 不包括0.3百萬美元未變現的金融工具淨開支

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(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(目前轉換價為7.35港元,自2011年8月16日生效)
轉換條款	直至2011年1月11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, 及其後贖回或於2013年到期之現有可換股債券(現已贖回及註銷)
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

