



Pacific Basin



## 2011年第三季度最新交易活動

2011年10月27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
- 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
  - 廣泛地區的員工網絡支援全球貿易模式
- 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22間辦事處, 擁有超過380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



# 2011年第三季度交易活動摘要

## 太平洋乾散貨船分部

- 自六月三十日以來，小靈便型及大靈便型乾散貨船的市場租金分別上升12%及22%，兩者的改善均較預期為早及強烈
- 好望角型乾散貨船租金自年中以來上升147%，帶動波羅的海乾散貨綜合指數(BDI)上升52%，主要受惠於：
  - 市場貨運活動在夏天淡季過後轉趨活躍
  - 亞洲市場穩健的商品需求，特別是中國對小宗散貨的需求
- 我們期望持續的乾散貨需求、高貨船報廢率及減少新建造貨船的交付，將可支持小宗散貨業務於二零一二年整體上繼續保持相對健康的供求平衡，惟倘全球經濟增長進一步放緩，上述的供求平衡可能轉差
- 我們的綜合訂約率如下：

	2011年	2012年
小靈便型乾散貨船	91% (13,450美元)	32%(13,540美元)
大靈便型乾散貨船	102%(15,320美元)	70%(14,110美元)

## 太平洋能源及基建服務分部

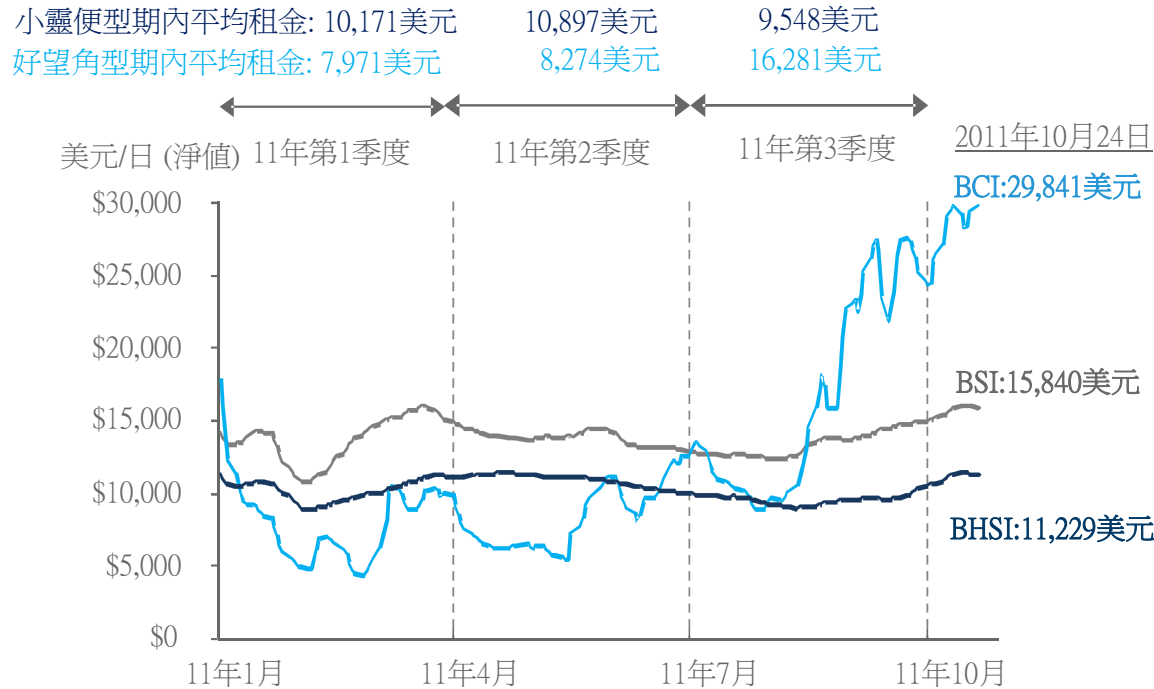
- 隨著澳洲的新離岸石油和天然氣項目增長，預期此項業務將會繼續取得顯著改善

## 太平洋滾裝貨船分部

- 由Nafta Gulf Bridge提供的滾裝貨船服務已因需求不振而暫停，但本集團已將先前用於行駛該航線的兩艘滾裝貨船重新調配
- 我們預期滾裝貨船租賃市場於二零一二年將仍然低迷

# 乾散貨市場資訊

小靈便型乾散貨船 (BHSD) 及大靈便型乾散貨船(BSI)  
與好望角型乾散貨船(BCI) 現貨租金比較



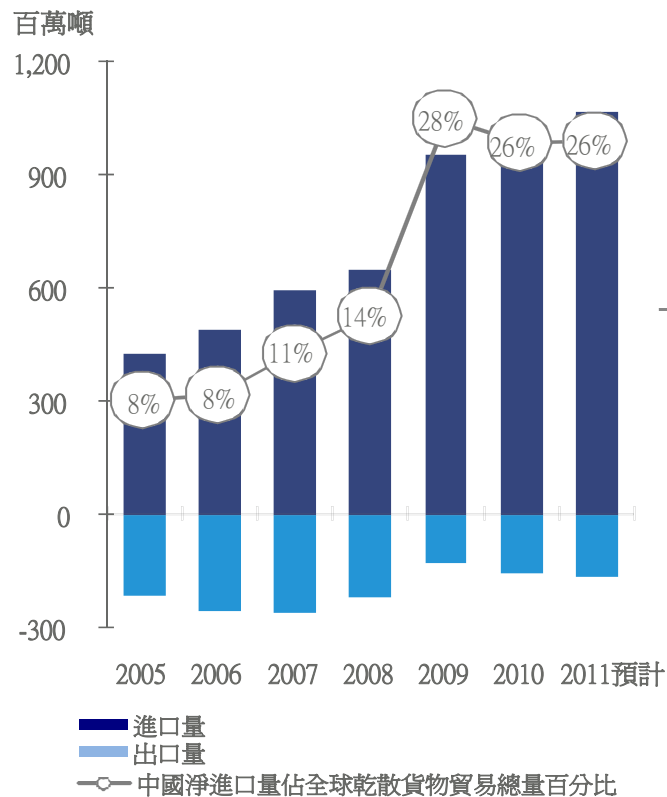
小靈便型貨船價值  
(船齡5年之28,000載重噸)



- 我們相信來自銀行的壓力可能對許多船東撥資購置二手船舶的能力造成重大打擊

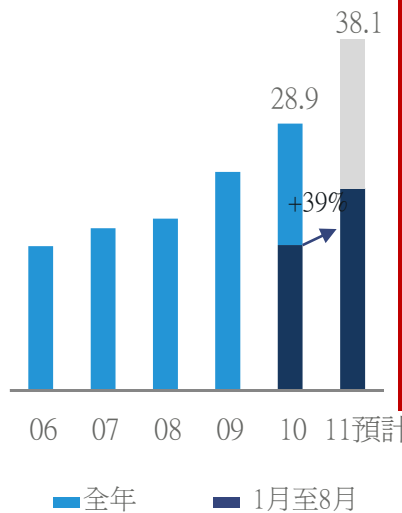
# 中國乾散貨貿易 - 小宗散貨商品

中國乾散貨貿易量

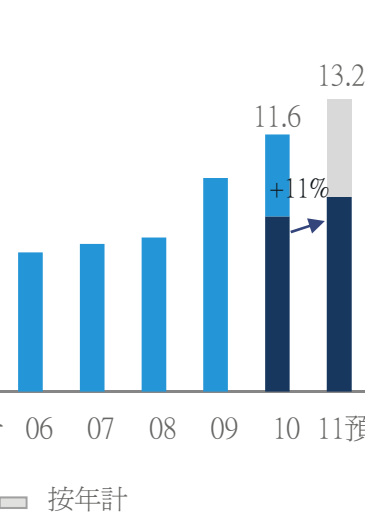


中國進口量 (百萬噸):

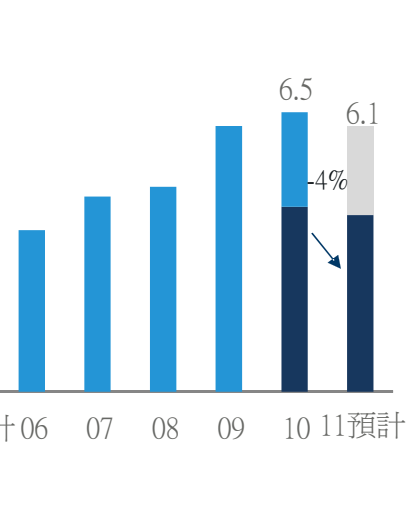
i) 林業產品



ii) 錳礦及精礦



iii) 銅精礦

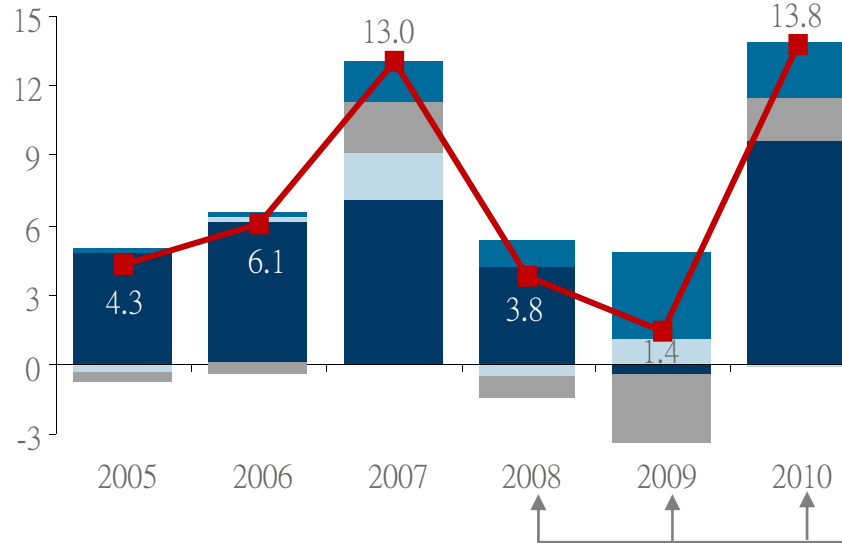


- 小宗及其他主要乾散貨品貿易量於首8個月增長, 帶動小靈便型及大靈便型乾散貨船租金上揚
- 部分礦石如鐵鋁氧石礦及鎳礦等進口量按年計增長達60%
- 由海路進口的木材繼續支持可裝載木材的小靈便型乾散貨船在太平洋地區的需求

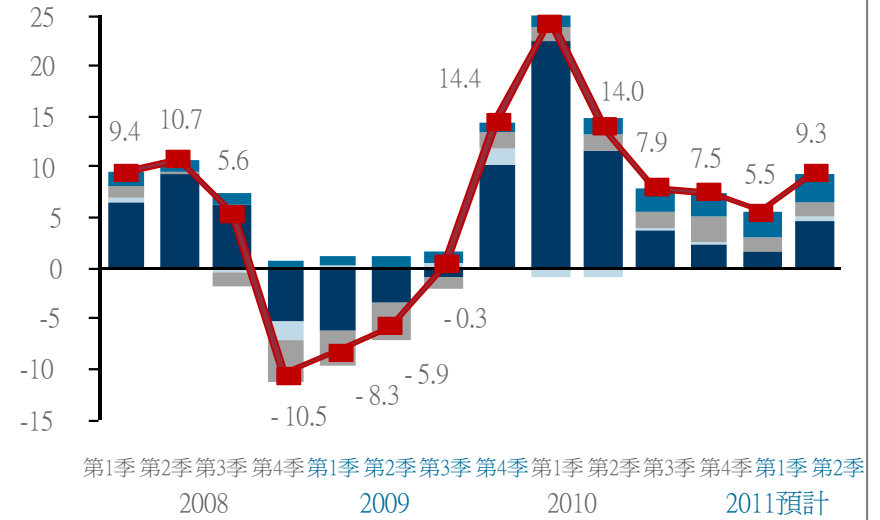
# 乾散貨需求

## 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

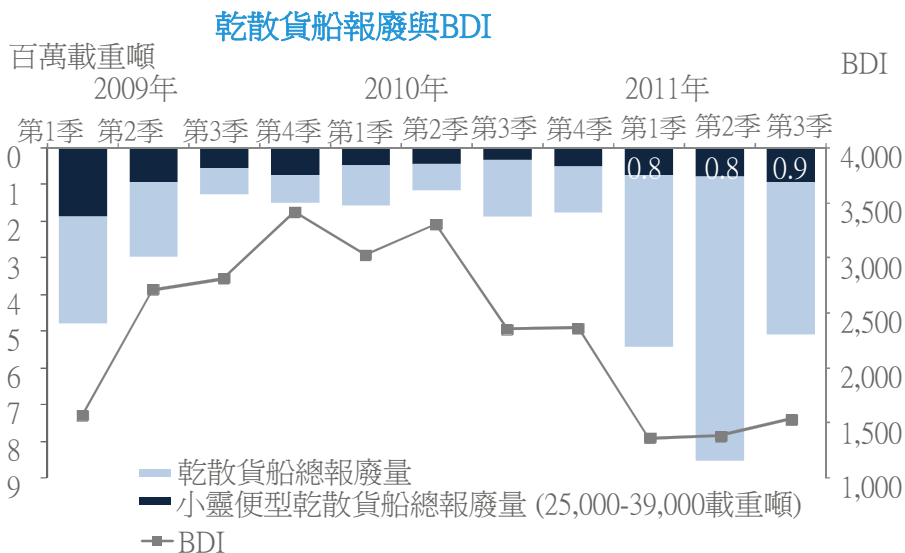
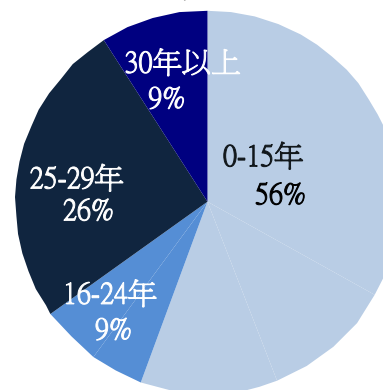
- 中國原材料進口增長, 包括煤炭及小宗乾散貨如木材及穀物
- 中國國內沿岸乾散貨船運輸增長, 尤其是煤炭
- 東西方貿易失衡加劇吸引了更多壓載船隻從亞洲到遙遠的港口裝載回程貨物

# 乾散貨船船隊發展

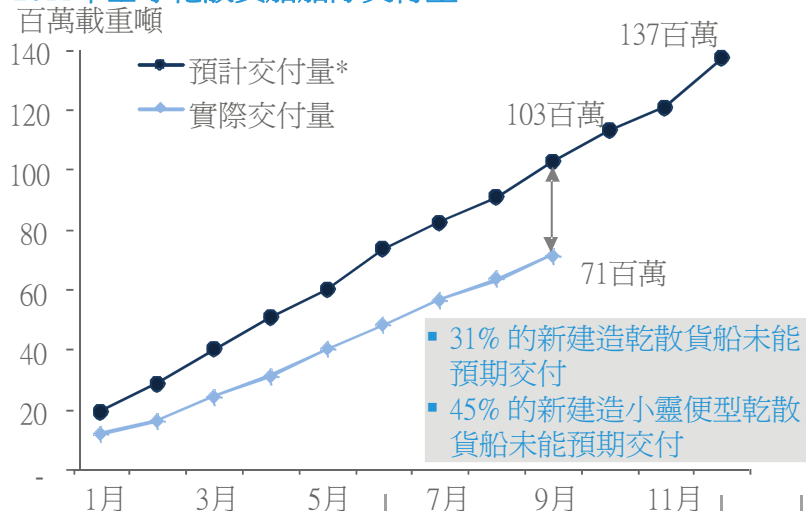
- 乾散貨船船隊整體按年淨增長14%
- 小靈便型乾散貨船船隊於第三季淨增長僅35%
- 35% 的小靈便型乾散貨船為船齡25年以上
- 高報廢價格支持報廢活動

百萬載重噸	乾散貨船	小靈便型乾散貨船
2009	10.5	4.1
2010	6.4	1.8
2011年初至今	19.0	2.5

小靈便型乾散貨船船齡分布(25,000-39,999 載重噸)  
2,035 艘貨船 (64.8 百萬載重噸)



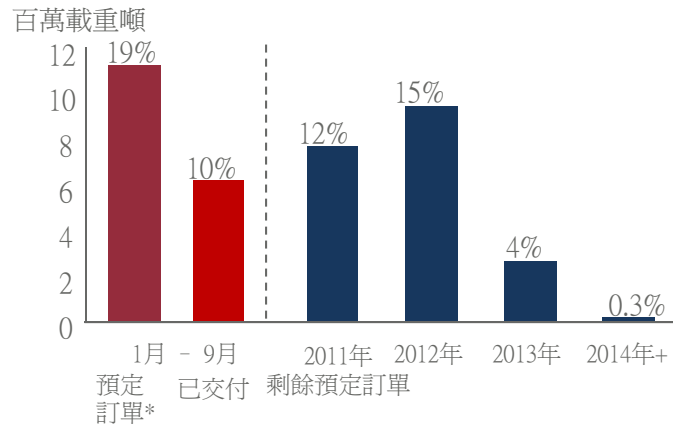
2011年全球乾散貨船船隊交付量



# 乾散貨船訂單

## 小靈便型乾散貨船訂單

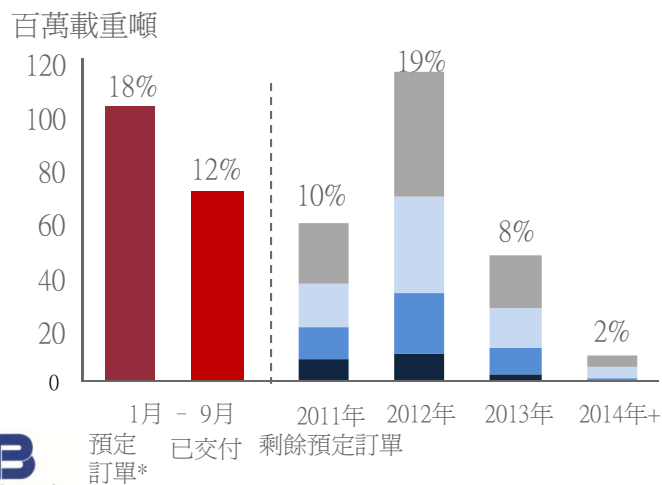
583艘貨船 (20 百萬載重噸)



- 137百萬載重噸\*的新建造乾散貨船預計於年內交付
- 受市場疲弱影響, 船東期內購入的新乾散貨船運力較去年同期低66%
- 預期2011年實際交付貨船較預定訂單少30%
- 小靈便型船隊訂單相對較少

## 整體乾散貨船年度訂單

2,772艘貨船 (232 百萬載重噸)



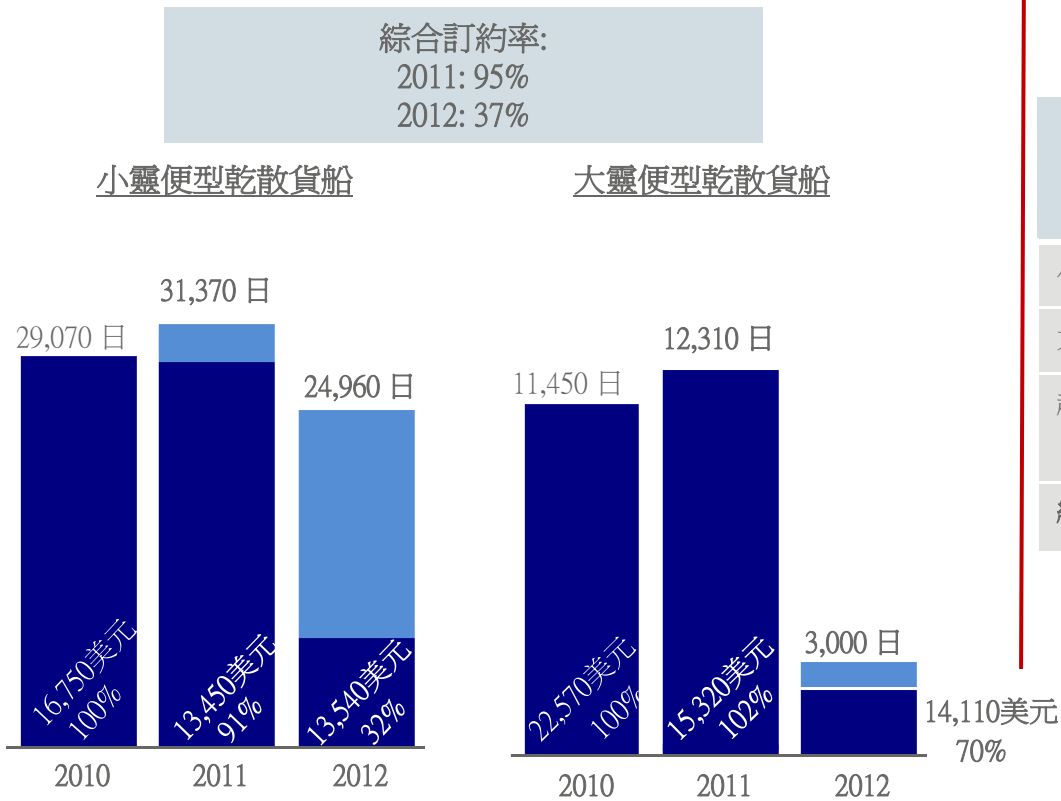
### 乾散貨船總數 >10,000載重噸

船型	載重噸範圍	船隻圖示	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
小靈便型	(25,000-39,999 載重噸)		31%	15	36%
大靈便型	(40,000-64,999 載重噸)		34%	11	15%
巴拿馬型	(65,000-119,999 載重噸)		50%	10	6%
好望角型	(120,000+ 載重噸)		41%	9	4%



# 太平洋航運乾散貨船租金收入

於2011年10月24日



■ 已訂約 ■ 未訂約

## 太平洋乾散貨船船隊: 172

於2011年10月24日

	自有		租賃		綜合
	營運中	新建造	營運中	新建造	
小靈便型	30	7	73	9	119
大靈便型	3	6	39	3	51
超巴拿馬型	1	-	1	-	2
<b>綜合</b>	<b>34</b>	<b>13</b>	<b>113</b>	<b>12</b>	<b>172</b>

核心船隊的平均船齡: 6.5 年

## 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
- 日本工業生產復興



- 新船交付量持續過剩
- 全球經濟復甦趨勢未定及刺激經濟政策結束
- 中國的緊縮政策影響商品進口步伐
- 商品價格高企推動中國國內生產
- 礦業開採不足及商品供應瓶頸

### 太平洋航運總結:

- 預期第四季美國海灣穀物出口的季節性活動，應可抵銷近期中國對某些商品的需求轉弱的跡象

# 太平洋能源及基建服務

## 2011年第3季度表現

- 離岸拖船及港口拖船服務的市場於第三季繼續取得明顯改善
- 以大洋洲業務為主的PB Towage得以進一步提高其租金和締造更有利的營商環境

### 離岸拖船及基建支援服務

- PB Towage 繼續以作為大洋洲離岸建設市場領先的分包商而定位
- 於二月開始於格拉斯頓(Gladstone)為昆士蘭柯蒂斯島(Curtis Island)液化天然氣項目提供物流服務
- Gorgon 項目的合約年期延期至2014年

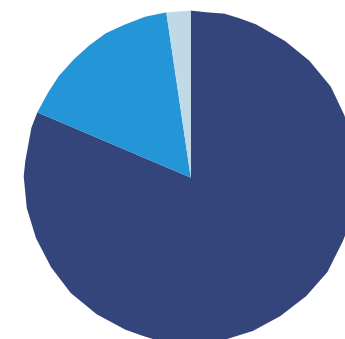
### 港口拖船服務

- 提升本集團在澳洲港口市場佔有率
- 業務有所改善, 但部分因湯斯維爾(Townsville)業務於昆士蘭水災後表現不如預期所抵銷

百萬美元

	11年上半年	10年上半年
離岸/項目供應及港口拖船服務(“拖船分部”)	3.5	(1.2)
PacMarine Services	0.5	0.7
Fujairah Bulk Shipping (“FBSL”)	(5.2)	4.5
2011年上半年分部溢利淨額:	(1.2)	4.0
按年計資產淨值回報率:	-1%	4%

拖船船隊: 43 艘  
(於2011年10月24日)



- 35 艘拖船 (33艘自有+2艘租賃)
- 7 艘駁船 (6艘自有+ 1艘租賃)
- 1 艘自有添油船

## 太平洋能源及基建服務展望



- 石油價格高企刺激對更潔淨、安全的新燃料來源的需求
- 澳洲致力成為主要的液化天然氣出口國
- 昆士蘭商品供應持續恢復



- 全球經濟復甦趨勢未定
- 中國的緊縮政策對澳洲商品出口及港口業務增長造成不利影響
- 商品價格高企
- 競爭加劇及中東經濟及政治動盪

### 太平洋航運總結:

- 隨著澳洲的新離岸石油和天然氣項目增長，預期此項業務將會繼續取得顯著改善

# 太平洋滾裝貨船

## 2011年第3季度表現:

- 已交付的五艘滾裝貨船，當中四艘經已租出，而最後一艘新建造滾裝貨船將於2011年11月交付
- 由Nafta Gulf Bridge提供的滾裝貨船服務已因需求不振而暫停，但本集團已將先前用於行駛該航線的兩艘滾裝貨船重新調配，目前以較低租金在美國海灣提供服務
- 現正為餘下兩艘新貨船尋找出租機會

### 市場需求

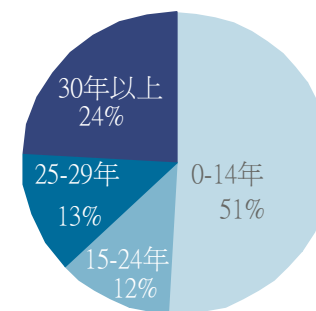
- 貨運市場改善有限及新運力需求不足
- 歐洲核心經濟體系的貿易量增長大部分被若干歐洲周邊國家持續疲弱的經濟所抵銷

### 市場供應

- 3% 新建造貨船於2011年上半年加入全球滾裝貨船船隊
- 報廢活動雖然持續，但2011年上半年的速度減慢(~3%)
- 尚有12% 的剩餘訂單, 主要於2011-2012年交付

- 2011年上半年溢利淨額: -5.3 百萬美元 (10年上半年: 溢利0.5百萬美元)
- 按年計資產淨值回報率: -3%
- 我們認為滾裝貨船租賃市場以及我們的滾裝貨船業務的整體前景非常暗淡，因此於本集團中期業績作出了80,000,000 美元的減值撥備
- 上半年日均貨船營運開支: 22,080美元

全球滾裝貨船船隊  
438 艘貨船 (862,453 車道米)



## 太平洋滾裝貨船展望



- 歐洲出口及歐洲各國間貿易整體增長，儘管速度緩慢
- 儘管增長步伐溫和，貨運量仍逐漸增長
- 報廢舊貨船將減少貨運量過剩情況
- 燃料價格較高令現代化貨船更具吸引力



- 年內餘下期間將有大量預定新建造滾裝貨船交付
- 多數歐洲滾裝貨船經營商仍有過剩的運力，因此暫緩租賃新貨船
- 歐洲加大緊縮政策力度
- 全球經濟復甦緩慢
- 美國墨西哥灣對滾裝貨船的需求薄弱

### 太平洋航運總結:

- 由於此分部的整體貨運量增長緩慢，加上歐洲經濟因受到衰退威脅而可能轉弱，我們預期滾裝貨船的租賃市場於二零一二年將仍然低迷預
- 根據2011年上半年的22,080美元日均營運開支，我們預期太平洋航運滾裝貨船於本年度及2012年經營虧損
- 太平洋滾裝貨船租金收入:

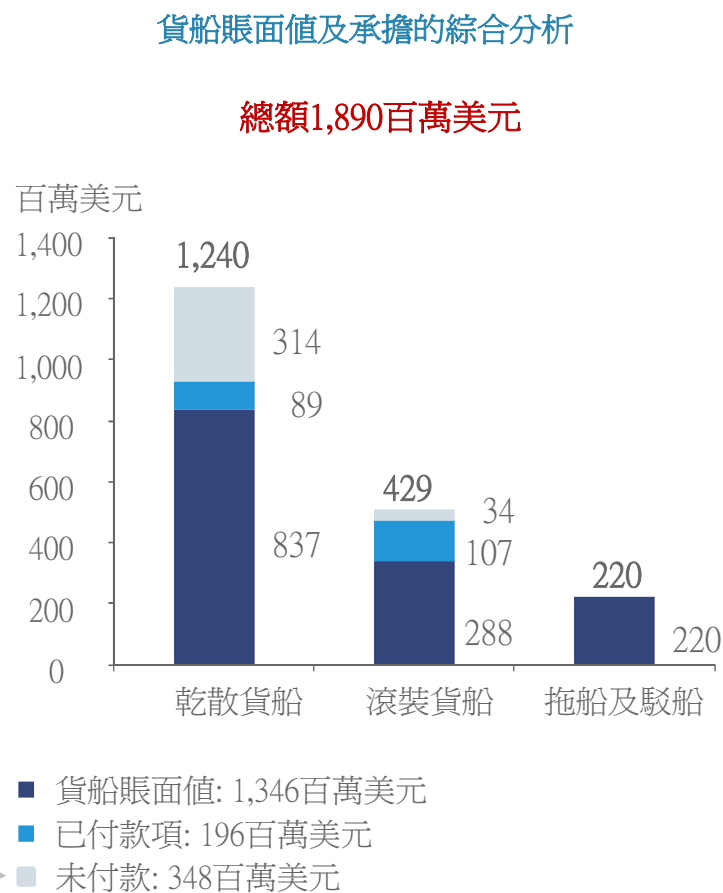
於2011年10月24日	2011年	2012年
收租日數	1,570	2,200
日均租金	20,290美元	27,510美元
訂約率	80%	16%

## 展望

- 我們預期:
  - 持續的乾散貨需求、高貨船報廢率及減少新建造貨船的交付，將可支持小宗散貨業務於二零一二年整體上繼續保持相對健康的供求平衡
  - 倘全球經濟增長進一步放緩，上述的供求平衡可能轉差
  - 預期第四季美國海灣穀物出口的季節性活動，應可抵銷近期中國對某些商品的需求轉弱的跡象
  - 滾裝貨船租賃市場於二零一二年將仍然低迷
  - 來自銀行的壓力可能對許多船東撥資購置二手船舶的能力造成重大打擊，且迫使他們尋找額外的現金資源，以履行資本及銀行融資責任
  - 貨船價值持續受壓，將帶來購買貨船的新機遇，以合理價格購買現代化貨船
  - 我們的策略維持不變: 進一步擴充乾散貨船船隊

# 以貨船種類分類的貨船資本承擔及綜合賬面值

於2011年6月30日



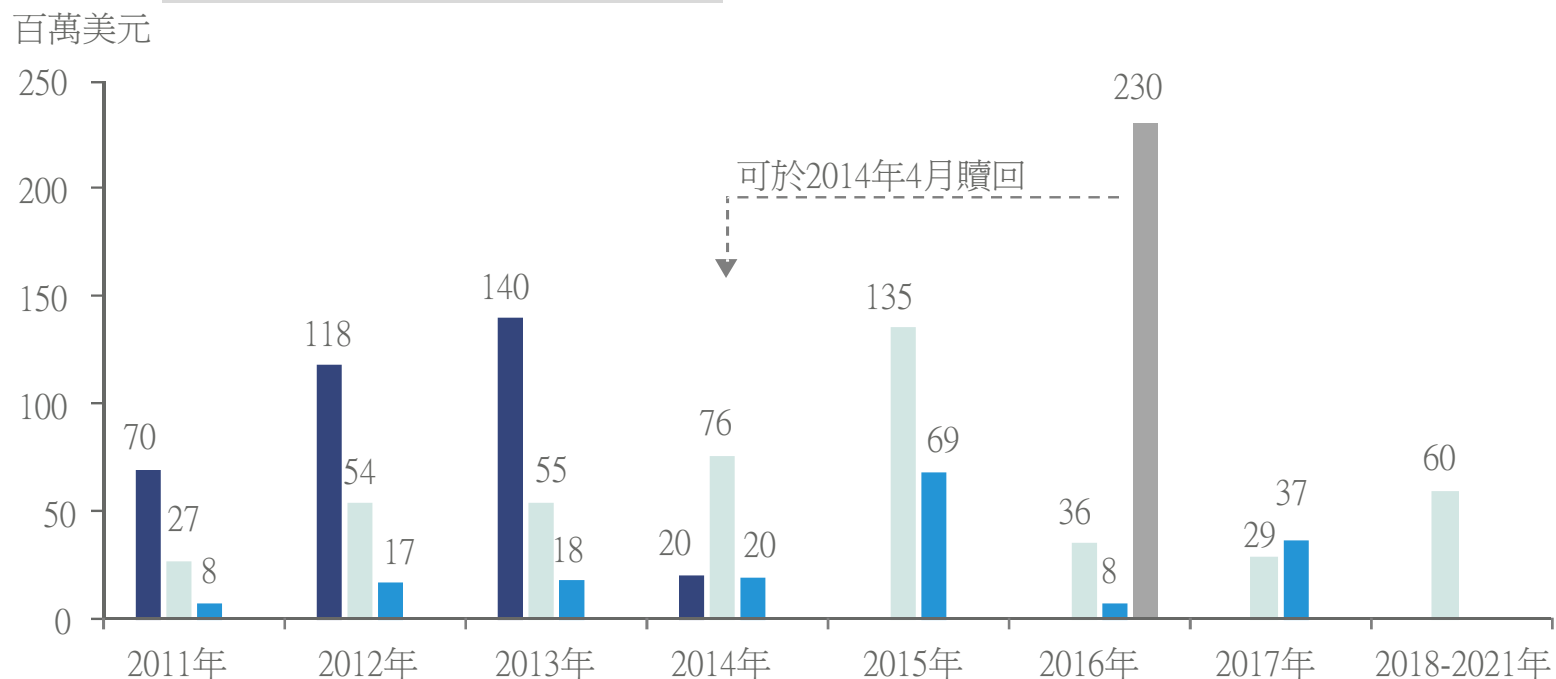
預計未來會購買乾散貨船



## 償還借貸及貨船資本承擔

於 2011年6月30日

由631百萬美元現金、新借貸及未來營運現金流支付



■ 貨船資本承擔(348百萬美元)

■ 銀行借貸 (未扣除貸款安排費用) (472百萬美元) : 2012-2021年

■ 融資租賃負債(177百萬美元): 2015-2017年

■ 可換股債券 (面值230百萬美元): 2016年, 可於2014年4月贖回

# 現金流

百萬美元

## 經營業務產生的現金淨額

## 投資活動所用的現金淨額

- 貨船及其他固定資產的相關付款
- 給予共同控制實體的相關收入及付款
- 出售持有Green Dragon Gas的餘下股份
- 有限制現金、結構性票據及應收票據之變化
- 其他,主要是利息收入

## 融資活動中所用的現金淨額

- 發行可換股債券所得款項
- 購回可換股債券的付款
- 融資租賃及借貸的支用 / (償還)淨額
- 支付股息
- 其他, 主要是支付利息

## 現金及銀行存款

11年上半年

10年上半年

69

83

(33)

(142)

(111)

(187)

9

(13)

81

-

(19)

45

7

13

(85)

(31)

-

227

(105)

(194)

81

(5)

(41)

(37)

(20)

(22)

631

970

## 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](http://www.pacificbasin.com)

投資者關係聯絡:

Emily Lau

[elau@pacificbasin.com](mailto:elau@pacificbasin.com) / [ir@pacificbasin.com](mailto:ir@pacificbasin.com)

+852 2233 7000

## 附錄: 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
- 運載的商品種類及貿易模式繁多
- 可駛入許多的港口
- 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300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

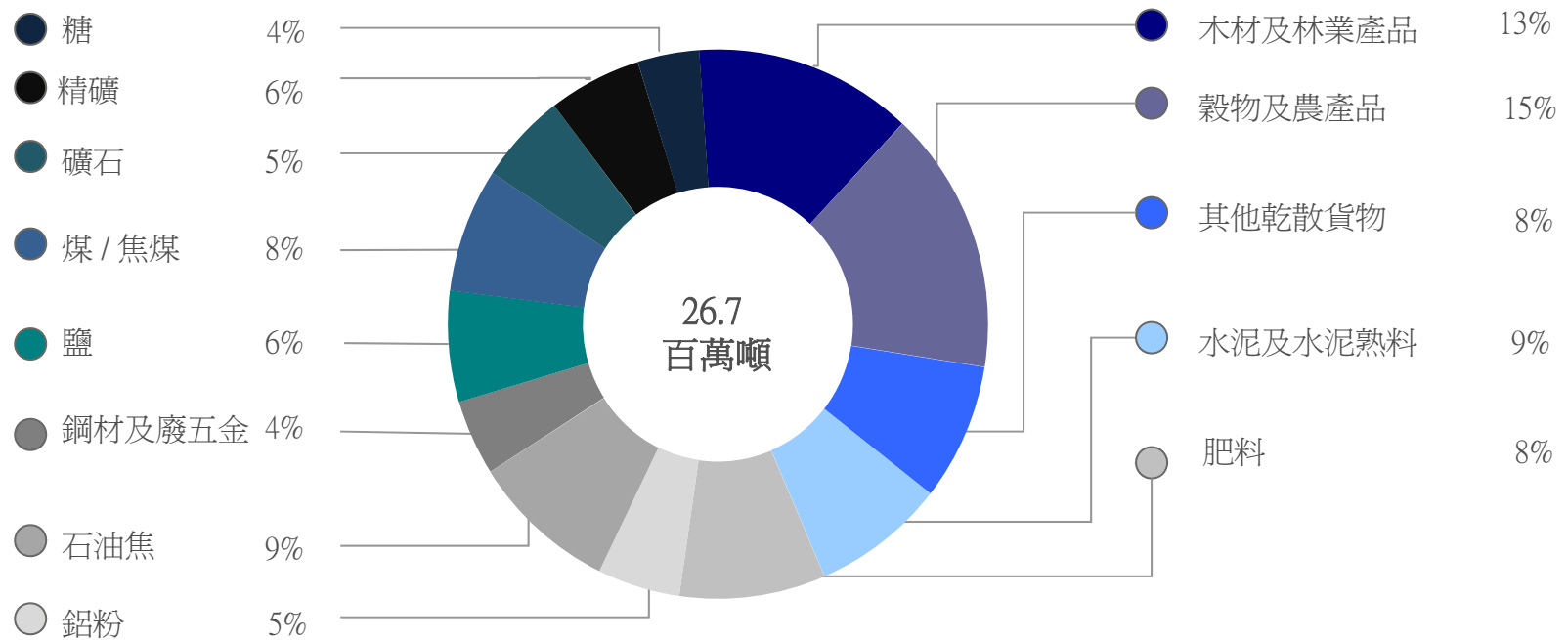
### 公司形象

- 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



## 附錄: 太平洋乾散貨船 - 多元化貨物

太平洋乾散貨船2011年第1至第3季度貨運量

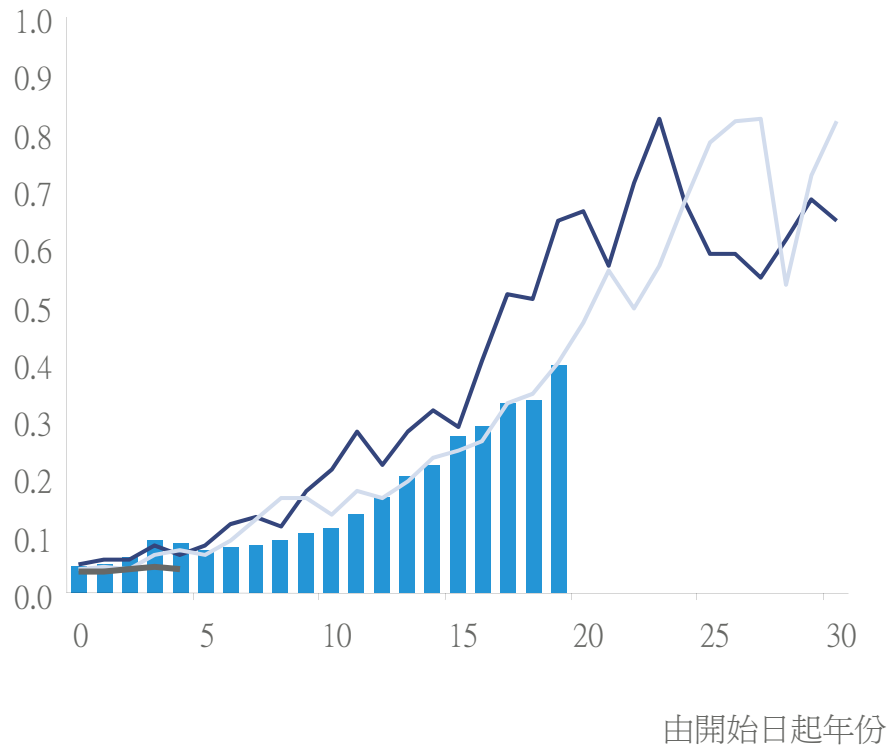


- 運載商品種類繁多以減低單一產品風險
- 澳洲及中國分別是我們最大的裝貨及卸貨地區

## 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)

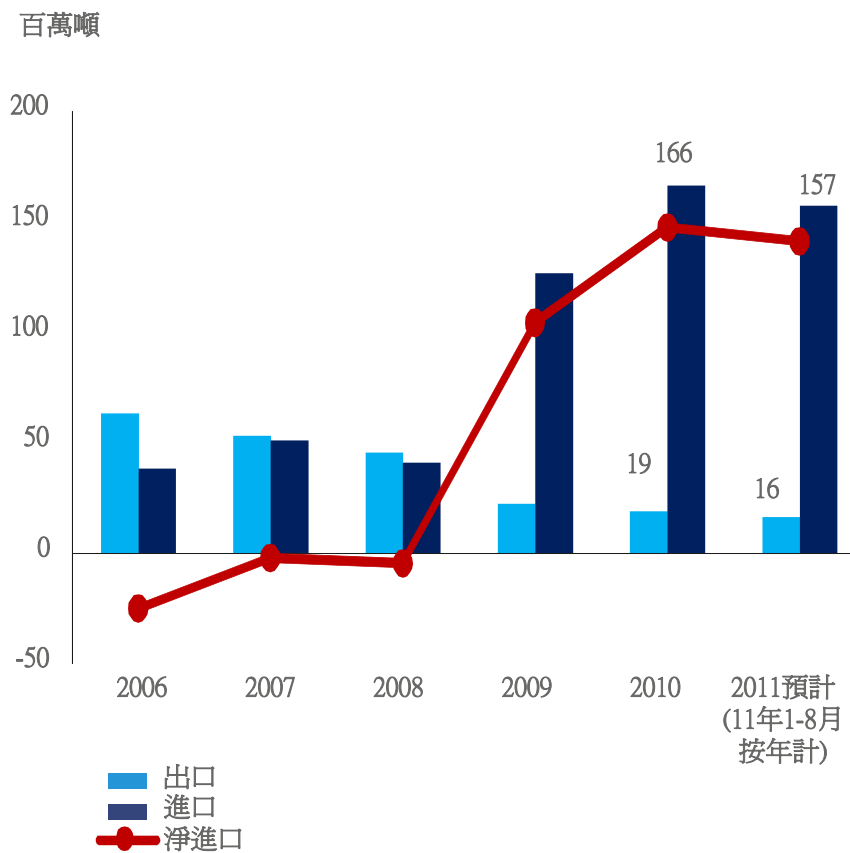


- 中國增長與過往日本和韓國的增長趨勢相若
- 相信乾散貨業務在中期的增長仍然強勁
- 電力和水泥之人均消耗有類似的趨勢

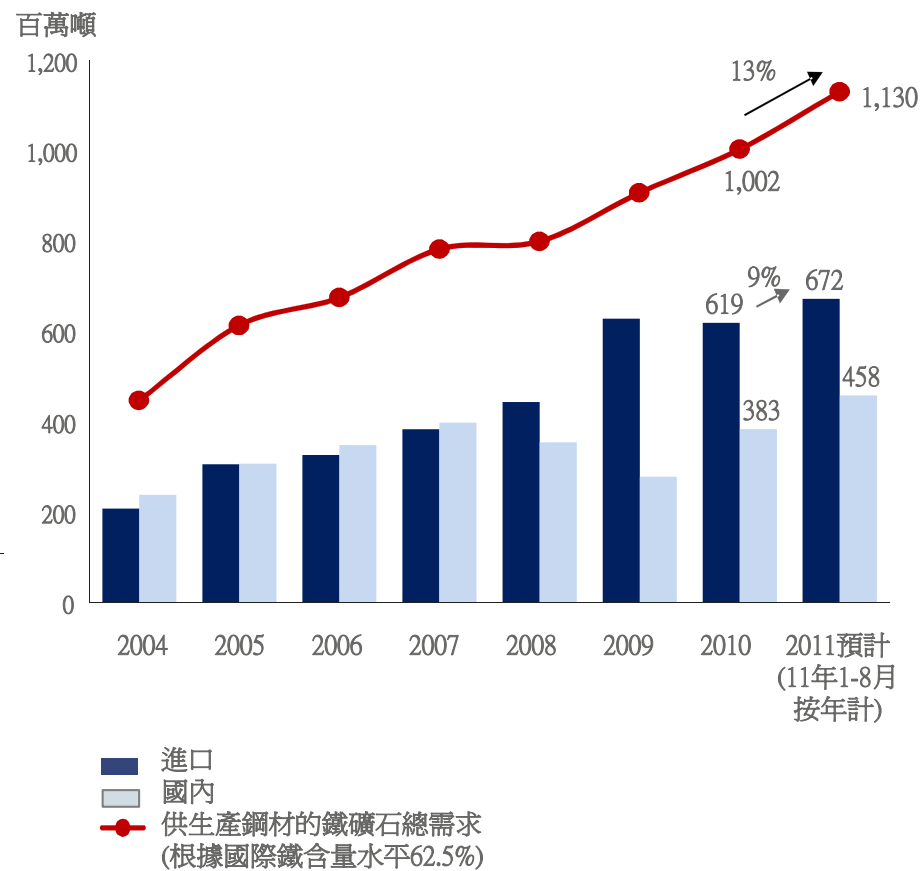
■ 中國(自1990年)  
■ 日本(自1950年)  
■ 韓國(自1970年)  
■ 印度(自2005年)

# 附錄: 中國鐵礦石及煤需求

### 中國在2011年淨進口煤炭

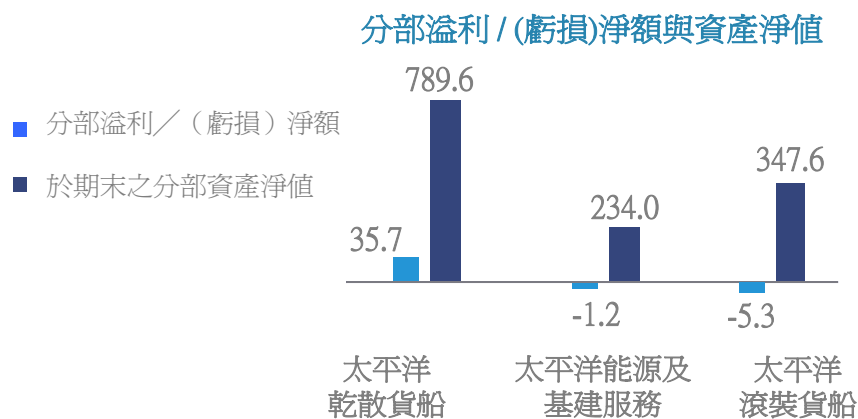


### 中國鐵礦石的採購量(供生產鋼材)



## 附錄: 2011年上半年財務摘要

	11年上半年	10年上半年
分部溢利淨額	28.8	81.1
▪ 財務	(5.8)	(11.8)
▪ 非直接開支的一般行政及管理開支	(4.2)	(3.7)
<b>基本溢利</b>	<b>18.8</b>	<b>65.6</b>
▪ 未變現的金融工具收益/(開支)	8.4	(13.7)
▪ 出售Green Dragon Gas 的股份的收益	55.8	-
▪ 滾裝貨船減值	(80.0)	-
<b>股東應佔溢利</b>	<b>3.0</b>	<b>51.9</b>



淨資產回報率

太平洋乾散貨船	10%
太平洋能源及基建服務	-1%
太平洋滾裝貨船	-3%



## 附錄: 太平洋乾散貨船 - 小靈便型

		11年上半年	10年上半年	變動
收租日	(日數)	14,620	13,940	+5%
按期租合約對等基準的日均租金	(美元/日)	13,660	16,840	-19%
自有及租賃貨船營運開支	(美元/日)	10,640	11,750	-9%
分部溢利淨額	(百萬美元)	42.9	69.7	-38%
淨資產回報率(按年計)	(%)	13%	26%	-13%

- 租金: 2011年上半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
- 分部業績不包括: 6.3百萬美元未變現的金融工具淨收益

## 附錄:太平洋乾散貨船 - 大靈便型

		11年上半年	10年上半年	變動
收租日	(日數)	6,390	5,570	+15%
按期租合約對等基準的日均租金	(美元/日)	15,130	23,680	-36%
自有及租賃貨船營運開支	(美元/日)	16,190	22,050	-27%
分部溢利淨額	(百萬美元)	(7.5)	8.8	-185%
淨資產回報率(按年計)	(%)	-19%	32%	-51%

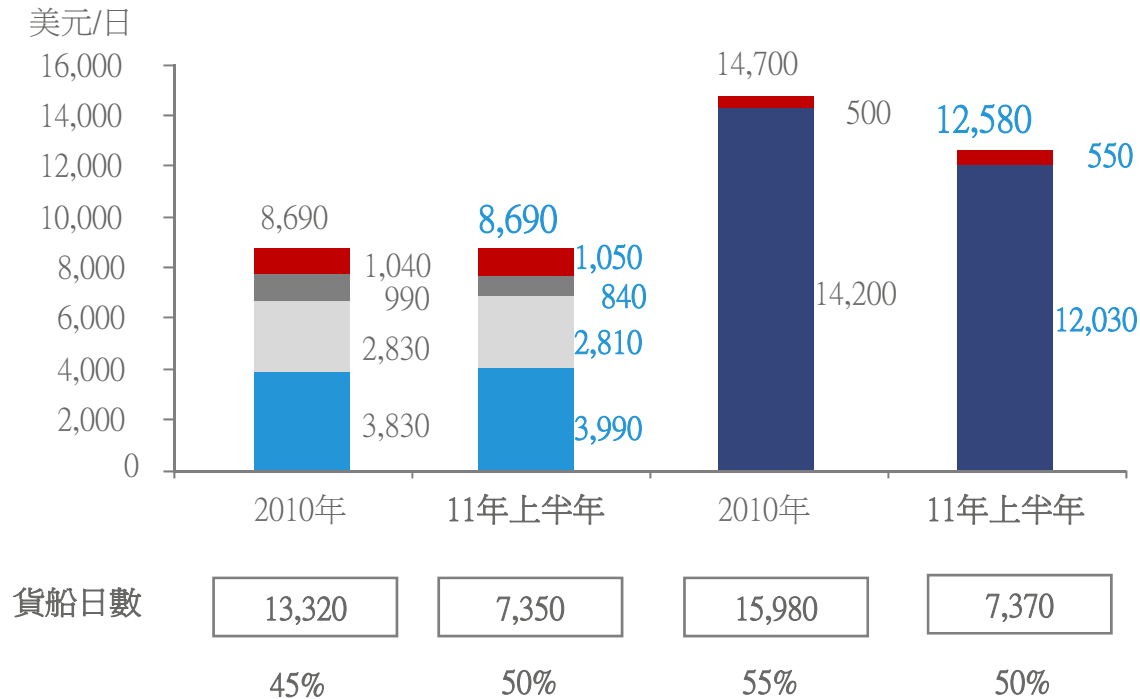
- 租金: 2011年上半年的按期租合約對等基準的日均租金反映需求疲弱
- 開支: 綜合日均開支反映由市場租入貨船的租賃開支減少
- 分部業績不包括: 2.5百萬美元未變現的金融工具淨收益

# 附錄: 日均貨船營運開支 - 小靈便型

- 直接管理開支
- 租賃開支
- 財務開支
- 折舊
- 營運開支

自有	租賃
----	----

綜合10,640美元 (2010年度: 11,970美元)



## 附錄: 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 6月30日	10年 12月31日
貨船及其他固定資產	926	221	395	-	<b>1,549</b>	1,519
資產總額	1,096	287	408	654	<b>2,524</b>	2,555
長期借貸	177	38	56	574	<b>845</b>	860
負債總額	306	53	60	576	<b>1,014</b>	1,011
資產淨值	790	234	348	78	<b>1,510</b>	1,544
借貸淨額					<b>214</b>	156
借貸淨額相對固定資產					<b>14%</b>	10%
借貸淨額相對股東權益					<b>14%</b>	10%

## 附錄: 金融工具之影響

百萬美元	已變現	未變現	11年上半年	10年上半年
淨收入/(開支)				
貨運期貨協議	(0.7)	0.9	0.2	(5.8)
燃料掉期合約	6.7	7.9	14.6	(8.4)
利率掉期合約	(2.8)	(0.4)	(3.2)	(4.2)
	3.2	8.4	11.6	(18.4)

- 期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
- 逆轉期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	7.79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 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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>

轉換 / 贖回時間表

