



2012年中期業績

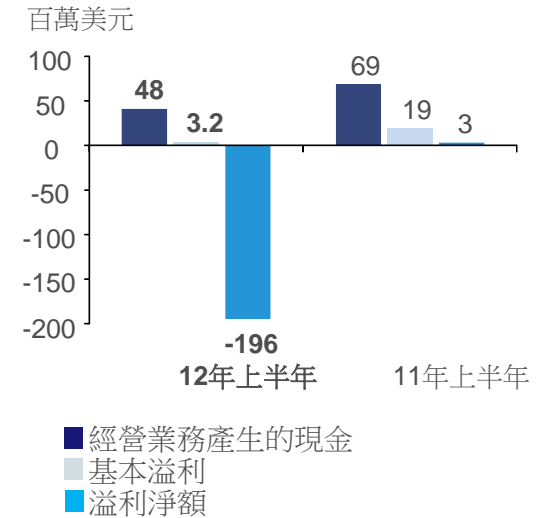


2012年8月1日

2012年中期業績- 集團摘要

| | 12年上半年 | 11年上半年 |
|------------------|-------------------|----------------|
| (虧損)/溢利淨額 | (196) 百萬美元 | 3 百萬美元 |
| 基本溢利 | 3.2 百萬美元 | 19 百萬美元 |
| 經營業務產生的現金 | 48 百萬美元 | 69 百萬美元 |
| 現金 | 657 百萬美元 | 631 百萬美元 |
| 每股基本盈利 | (79) 港仙 | 1 港仙 |
| 每股股息 | - | 5 港仙 |

營業額及溢利淨額



- 集團業績乃受以下因素影響:
 - 為滾裝貨船的投資作出190,000,000美元之減值
 - 乾散貨船現貨市場疲弱
 - 太平洋拖船為集團帶來14,000,000美元的強勁貢獻
- 持有現金657,000,000美元及14%的負債比率，顯示我們的資產負債表仍具強大的購買力
- 貨船資本承擔為262,000,000美元，當中全為乾散貨船，並且已備有足夠資金應付該等承擔
- 不派發中期股息
- 將視乎本集團的全年營運表現及當時的可用現金資源及承擔，考慮派發全年股息

太平洋乾散貨船 – 12年上半年度表現

小靈便型

- 小靈便型日均租金: 10,540美元 (按年下調23%)
- 期內租金表現較市場高出38%
- 縱然市場持續惡劣，但我們的核心乾散貨船業績再度令人滿意

大靈便型

- 大靈便型日均租金: 11,520美元 (按年下調24%)
- 期內租金表現較市場高出22%
- 我們於疲弱的市場裡依賴租金相對昂貴的中期租賃貨船，令大靈便型乾散貨船的整體業績表現未如理想

超巴拿馬型

- 我們的兩艘超巴拿馬型乾散貨船繼續根據長期租賃貨運合約營運，表現理想

其他摘要

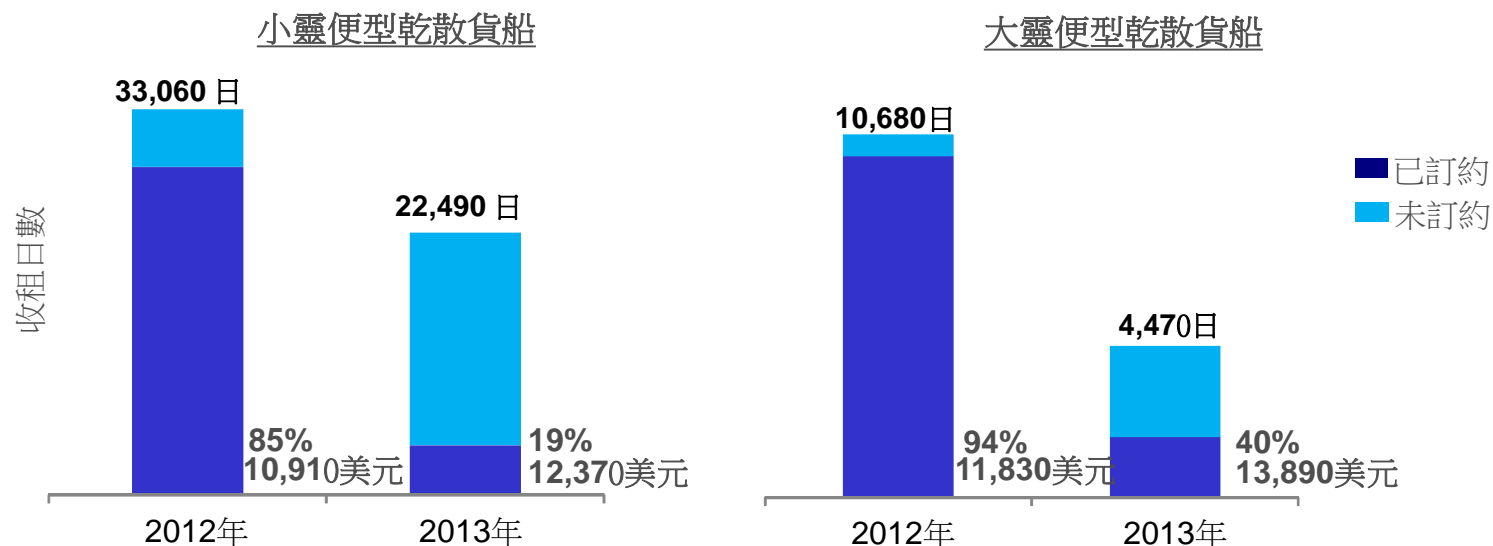
- 我們近年擴張的10間分布於六大洲的乾散貨船租賃辦事處有效地獲得新客戶、新長期貨運合約及新業務，提升我們傳統乾散貨船活動的數量
- 新的海上作業系統支持我們營運更多的貨船

| | 12年上半年 |
|-------------------|----------|
| 乾散貨船溢利淨額 | 7.5百萬美元 |
| 經營業務產生的現金流 | 38.1百萬美元 |
| 資產淨值回報率 (按年計算) | 2% |



太平洋乾散貨船 - 訂約率

於2012年7月23日



太平洋乾散貨船船隊: **182 (營運中: 160)**

核心船隊的平均船齡: 6.4 年

| | 自有 | | 租賃 | | 總數 2012年7月23日 | 於2011年7月31日 之貨船數量 |
|-------|-----|-----|-----|-----|------------------|----------------------|
| | 營運中 | 新建造 | 營運中 | 新建造 | | |
| 小靈便型 | 30 | 8 | 91* | 6 | 135 | 111 |
| 大靈便型 | 3 | 6 | 34 | 2 | 45 | 50 |
| 超巴拿馬型 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 2 |
| 總數 | 34 | 14 | 126 | 8 | 182 | 163 |

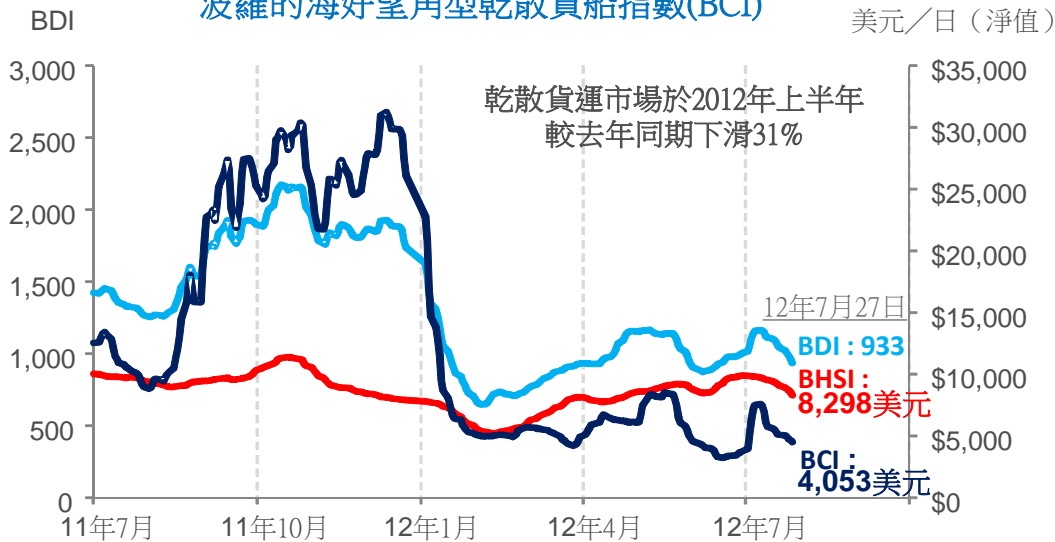
* 包括13艘融資租賃貨船

2012 年中期業績

乾散貨市場資訊

- 小靈便型及大靈便型乾散貨船的市場租金於2012年首六週分別下跌34%及49%至三年低位
 - 大量新建造貨船交付
 - 多個主要貿易地區受季候性天氣影響及中國春節假期提前來臨所致
- 貨船租金自2月初起因小宗散貨的貨運量增加而逐步回升
- 因貨船供應過剩，部分好望角型乾散貨船船東將貨船全面停航
- 小靈便型及大靈便型乾散貨船租金，再次遠高於較大型乾散貨船

波羅的海乾散貨綜合指數(BDI)與
波羅的海小靈便型乾散貨船指數(BHSI)及
波羅的海好望角型乾散貨船指數(BCI)

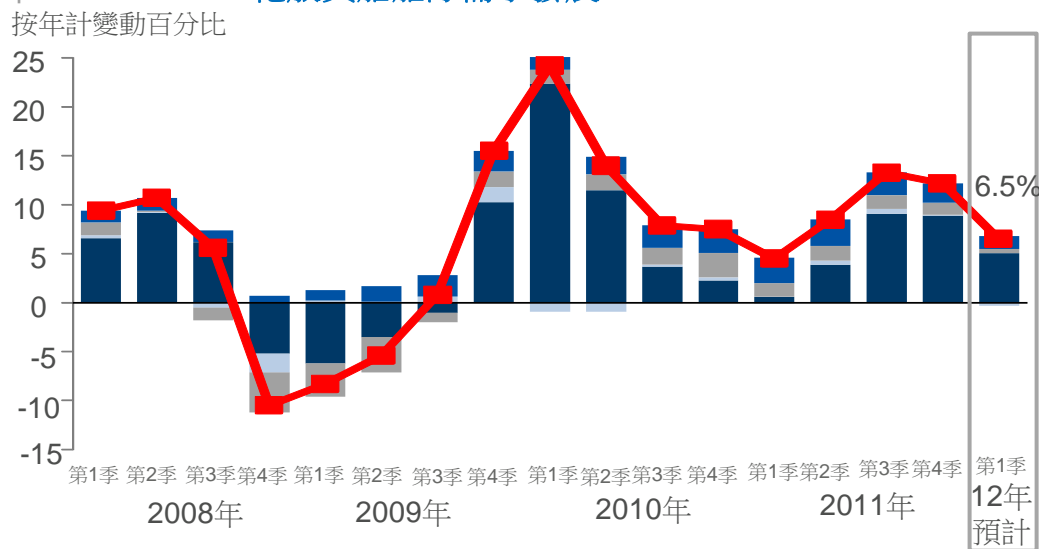


小靈便型貨船價值
(船齡5年之32,000載重噸)

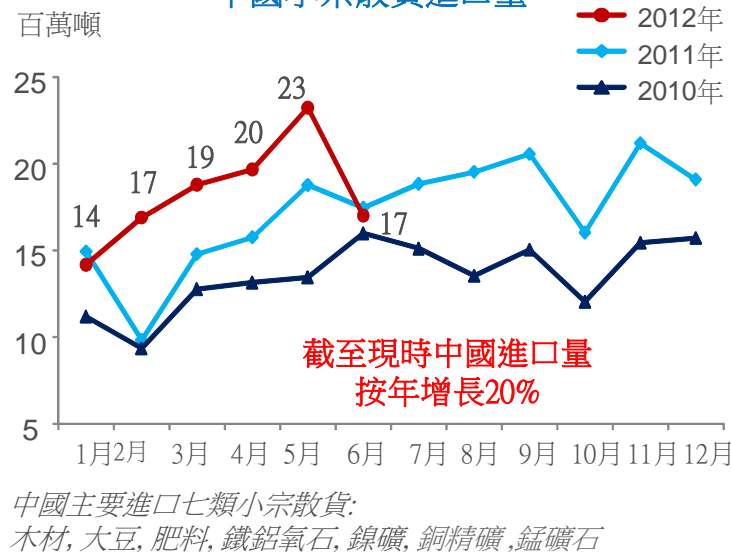


乾散貨需求

乾散貨船船隊需求發展



中國小宗散貨進口量



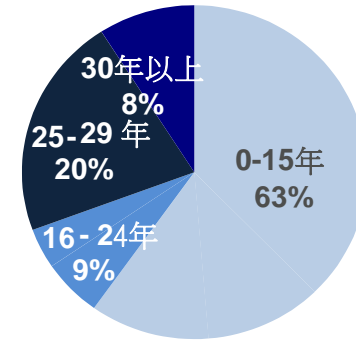
- 中國沿岸貨物／停租／壓載影響
- 擠塞影響
- 噸位航距影響
- 國際貨運量
- 需求淨增長

- 2012年首季乾散貨運需求按年增長6.5%*，反映國際商品需求及中國國內沿岸貿易仍見韌力
- 縱然全球經濟處於疲態及中國經濟增長放緩
- 中國繼續主導乾散貨需求發展，特別是進口：
 - 鐵礦石按年增長10%
 - 煤炭按年增長82%
 - 小宗散貨按年增長20%

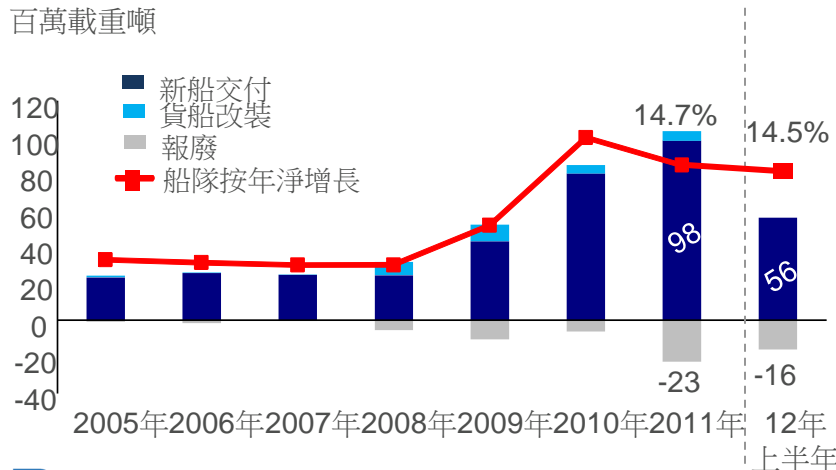
全球乾散貨船船隊發展

- 乾散貨船整體運力於上半年度淨增長6.4%，按年淨增長14.5%
- 新建造貨船的交付量為56百萬載重噸
- 歷史新高報廢量(12年上半年: 16百萬噸)抵銷部分大量交付的新建造貨船
- 小靈便型乾散貨船的船齡於2012上半年度淨增長僅得2.4%
- 28%的小靈便型乾散貨船船齡為25年以上

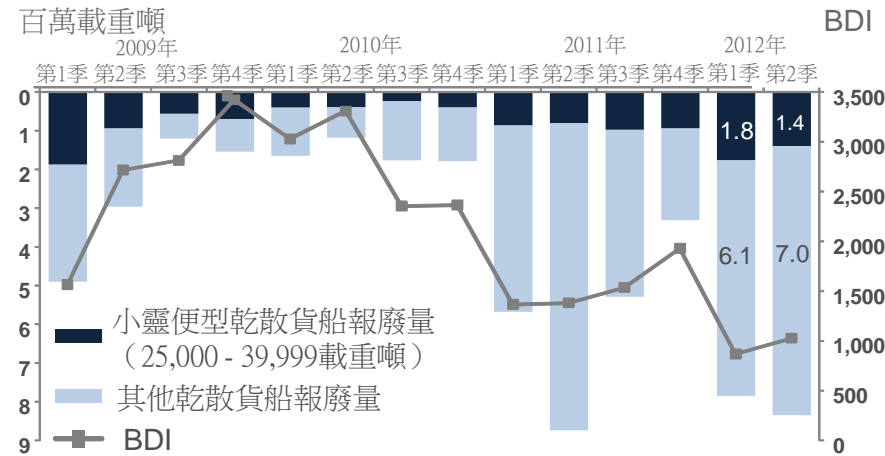
小靈便型乾散貨船船齡分布(25,000-39,999 載重噸)
2,110 艘貨船 (67.7百萬載重噸)



全球乾散貨船船隊發展



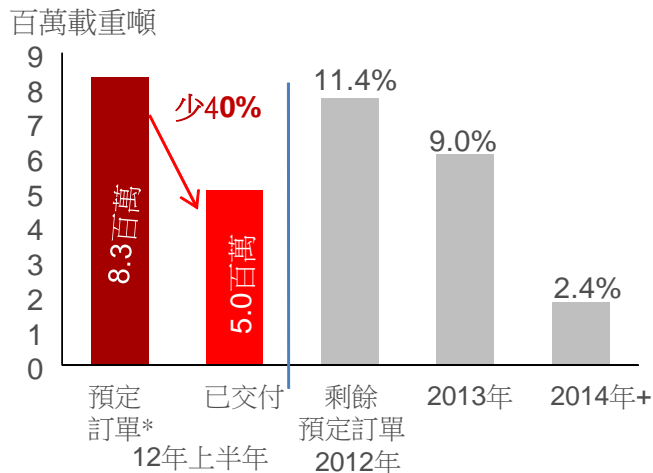
乾散貨船報廢與BDI



乾散貨船訂單

小靈便型乾散貨船訂單

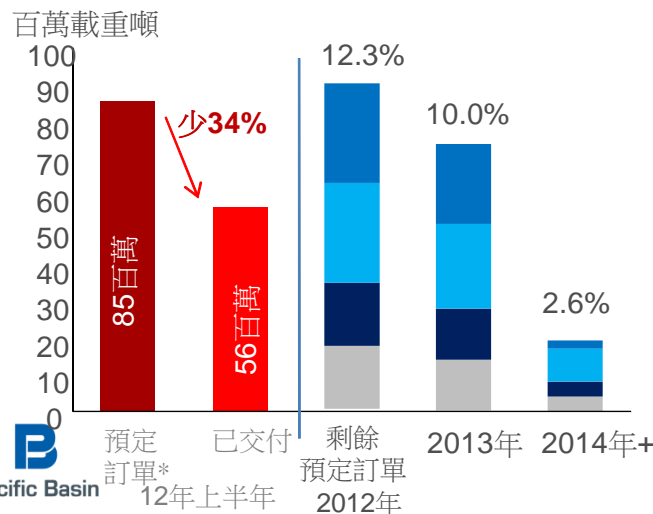
452 艘貨船 (16百萬載重噸)



- 由於市場疲弱，本年度上半年的新乾散貨船訂單按年下跌約60%
- 2012年新建造貨船的交付量為139百萬載重噸*
- 新建造貨船的交付量為56百萬載重噸，較年初預計的訂單量少34%，符合我們預期全年差額

整體乾散貨船年度訂單

2,106 艘貨船 (164百萬載重噸)



→ 乾散貨船總數 > 10,000載重噸

| 船型 | 載重噸範圍 | 船型圖 | 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 | 12年上半年報廢佔現有船隊百分比 (按年計算) |
|------|----------------------|-----|------------|------|--------------------|-------------------------|
| 小靈便型 | (25,000-39,999載重噸) | | 25% | 11 | | 5% |
| 大靈便型 | (40,000-64,999 載重噸) | | 23% | 13 | 28% | 9% |
| 巴拿馬型 | (65,000-119,999 載重噸) | | 25% | 10 | 12% | 5% |
| 好望角型 | (120,000+ 載重噸) | | 36% | 9 | 4% | 3% |
| 好望角型 | (120,000+ 載重噸) | | 20% | 8 | 2% | 5% |

資料來源: Clarksons, 於2012年7月1日的數據
*於2012年1月1日預計之訂單

2012 年中期業績

8

太平洋航運乾散貨船 - 展望



- 中國對小宗散貨商品的需求仍然強勁
- 中國於全球散貨進口市場所佔的主導地位日益提高
- 美國擁有較強勁的復甦可能
- 船齡較高的乾散貨船報廢量增加
- 銀行放貸嚴重緊縮局限購置貨船資金，提高行業進入門檻，為坐擁現金的經營者締造更多機會



- 新建造貨船的交付量持續過剩
- 歐洲持續爆發危機拖慢全球經濟復甦
- 倘美國目前乾旱的天氣持續，美國穀物出口量可能下降
- 燃料價格下跌，削弱減速航行優勢，增加市場的噸位運力
- 中國的經濟、工業生產及小宗散貨進口量增長可能減慢

太平洋航運總結:

- 小靈便型及大靈便型乾散貨船現貨市場的下半年走勢預期維持疲弱
- 市場仍存在季節性需求量回溫的空間，可帶動第三季末的租金短暫上調
- 預期2012年的乾散貨船租金整體較2011年更為疲弱
- 2012年將會是我們乾散貨船業務嚴峻的一年

策略: 進一步擴充乾散貨船船隊

太平洋拖船

2012年上半年度表現

- 太平洋拖船在利好的市況下, 憑藉提升其市場地位及滲透度, 再創佳績

離岸拖船

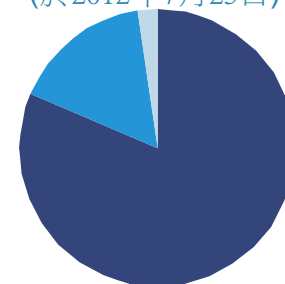
- 澳大利亞的基建發展活動增加, 包括:
 - 以雪佛龍為首的Gorgon離岸天然氣項目增加僱用拖船
 - BG集團位於格拉斯頓的昆士蘭柯蒂斯液化天然氣(QCLNG)項目繼續進行
 - 成功獲取向位於格拉斯頓的澳太區液化天然氣項目提供服務的新合約, 已於2012年下半年啟動服務
 - 與美國Crowley Solutions Group組成新業務聯盟

港口拖船

- 我們於主要拖船港口的市場佔有率日漸提高及乾散貨港口的出口量增加
- 已與BOLUDA Towage & Salvage訂立合作協議, 攜手取得澳洲液化天然氣碼頭拖船合約, 締造商機
- 中東市場仍然充滿考驗

| | 12年上半年 |
|------------------|----------|
| 太平洋拖船溢利淨額 | 14.1百萬美元 |
| 經營業務產生的現金流 | 18.9百萬美元 |
| 資產淨值回報率 (按年計) | 12% |

太平洋拖船船隊: 44 艘
(於2012年7月23日)



- 35 艘拖船 (32 艘自有 + 3 艘租賃)
- 7 艘駁船 (6 艘自有 + 1 艘租賃)
- 1 艘自有添油船及 1 艘租賃客輪/補給船

太平洋拖船 - 展望



- 預期年底前石油及天然氣以及開採行業將於澳大利亞陸續開展新項目
- 因澳洲的經濟及中國對主要資源的需求相對強勁，澳洲港口活動持續改善



- 中國工業增長可能進一步放緩，影響澳洲的商品出口及港口活動
- 持續的勞動供應短缺及工資上調壓力
- 新從業公司試圖將亞洲的資產作重新調配，令供應增加及定價競爭加劇

太平洋航運總結:

- 預期澳洲拖船市場於下半年持續穩定, 並於中期內進一步好轉
- 太平洋拖船擁有不俗的條件從市場的好轉中獲益
- 受惠於近期贏得並已於2012年下半年啟動的額外業務, 此乃位於格拉斯頓的澳太區液化天然氣項目及Gorgon項目的擴展

策略: 策略性地專注發展拖船業務，並透過審慎的項目及港口市場投資，擴大此分部

太平洋滾裝貨船

2012年上半年度表現

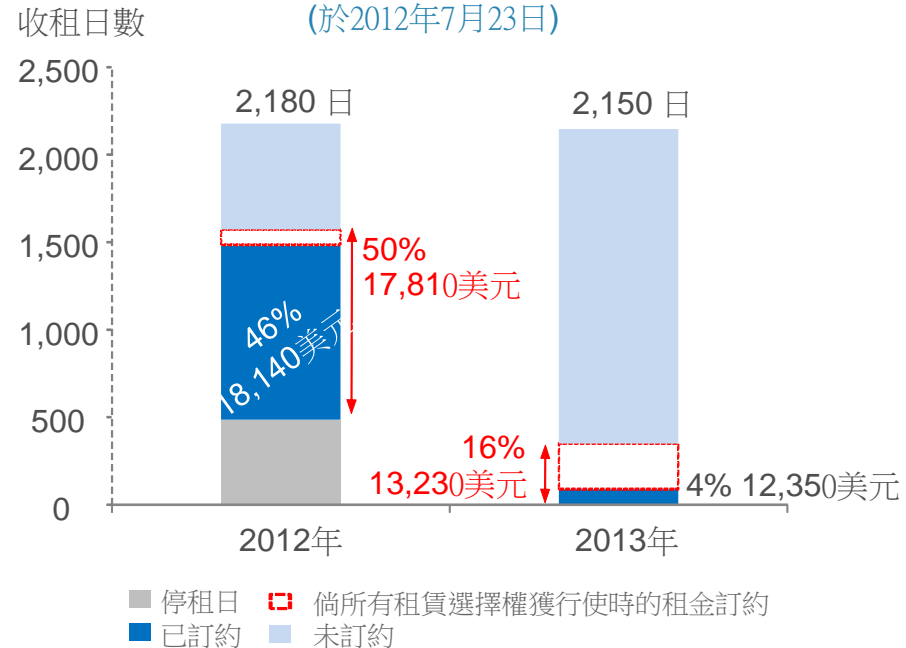
- 滾裝貨船租賃市場嚴重蕭條
- 55%滾裝貨船日數已按日均租金19,450美元訂約

業務要覽

- 大型滾裝貨船市場供應過剩, 加上大量新建造貨船交付, 令滾裝貨船需求疲弱的情況加劇
- 我們的六艘滾裝貨船, 其中三艘現全面停航— 我們仍積極地物色租賃
- 餘下三艘貨船之租賃將分別於2012年稍後及2013年初屆滿
- 看淡市場前景以致於2012年6月作出進一步減值

| | 12年上半年 |
|------------------|------------|
| 太平洋滾裝貨船虧損淨額 | (8.5) 百萬美元 |
| 經營業務產生的現金流 | (0.8) 百萬美元 |
| 資產淨值回報率 (按年計) | -12% |

太平洋滾裝貨船僱用情況
(於2012年7月23日)



太平洋滾裝貨船 - 展望



- 新滾裝貨船貿易可能於歐洲及其他地方發展
- 船齡較高但較小型的貨船報廢量增加，有助降低過剩的運力



- 歐洲經濟長期呆滯不振並可能出現倒退，令歐洲區內貿易活動疲弱及貨運量進一步下跌
- 營運商船隊運力過剩令租賃貨船缺乏需求
- 預期由2015年起實行的未落實新地區低硫燃料規例

太平洋航運總結:

- 滾裝貨船市場的前景仍相當慘淡
- 預期市場復甦呆滯，租金應不可能超逾2008年高位的75%
- 預期太平洋滾裝貨船將於本年錄得更大額的虧損

策略:

- 分散業務至成為滾裝貨船噸位供應商的理據已不復呈現
- 不再把滾裝貨船視為本集團的核心業務
- 難以短期內全面撤離這業務
- 將致力於管理滾裝貨船的投資，並以符合經濟原則的合理方法撤離
- 務求為股東於中期內帶來盡可能最高的價值
- 為我們的滾裝貨船船隊爭取最高的僱用率
- 實行節流措施

太平洋滾裝貨船 – 最新發展

- 當前行動:
 - 終止滾裝貨船管理合營公司 Meridian
 - 設立內部商業管理部門
 - 將貨船的技術管理外判予第三方滾裝貨船管理公司
- 上述新架構將可讓我們:
 - 全權控制及更靈活地實行多項商業上的策略性僱用措施及撤資方案
 - 預期因規模效益而節省管理開支
- 新內部滾裝貨船部門
 - 為我們裝備管理及實現我們修訂的滾裝貨船策略

2012年上半年財務摘要

百萬美元

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

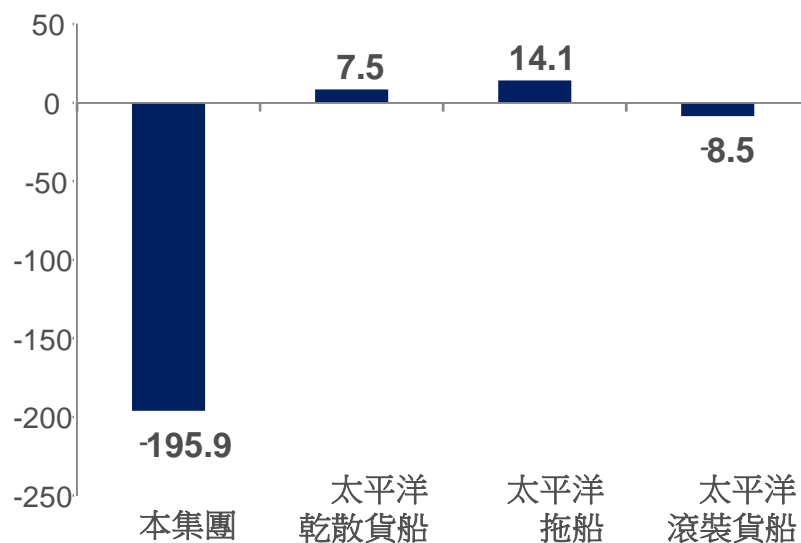
- 未變現的金融工具開支
- 滾裝貨船減值支出
- 出售Green Dragon Gas 的股份的收益

股東應佔(虧損)/溢利

| | 12年 上半年 | 11年 上半年 |
|-----------------------------|------------|------------|
| 分部溢利淨額 | 9.7 | 28.8 |
| ▪ 財務 | (0.9) | (5.8) |
| ▪ 非直接開支的一般行政及管理開支 | (5.6) | (4.2) |
| 基本溢利 | 3.2 | 18.8 |
| ▪ 未變現的金融工具開支 | (9.1) | 8.4 |
| ▪ 滾裝貨船減值支出 | (190.0) | (80.0) |
| ▪ 出售Green Dragon Gas 的股份的收益 | - | 55.8 |
| 股東應佔(虧損)/溢利 | (195.9) | 3.0 |

2012年上半年度分部溢利淨額及資產淨值

百萬美元



| | | | | |
|----------------|---------|-------|-------|-------|
| 於期末的資產淨值 | 1,259.6 | 767.5 | 244.6 | 135.6 |
| 資產淨值回報率 (按年計算) | | 2% | 12% | -12% |
| 經營業務產生/(所用)的現金 | 48.0 | 38.1 | 18.9 | (0.8) |

太平洋乾散貨船 - 小靈便型

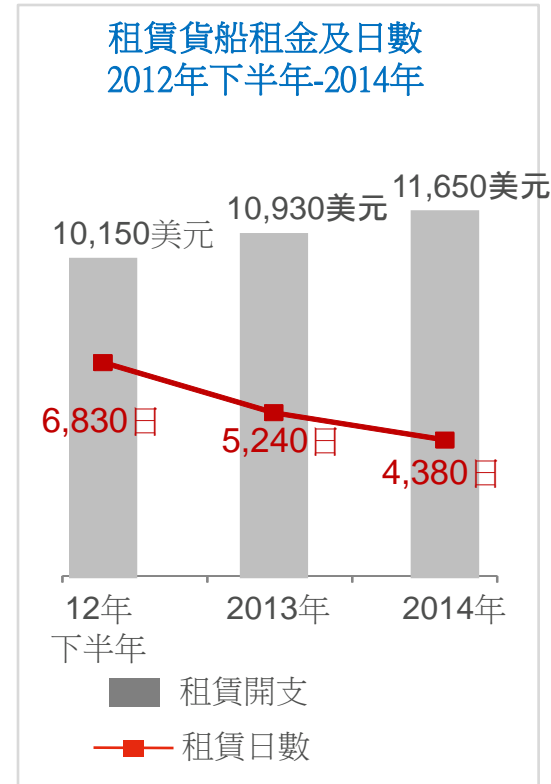
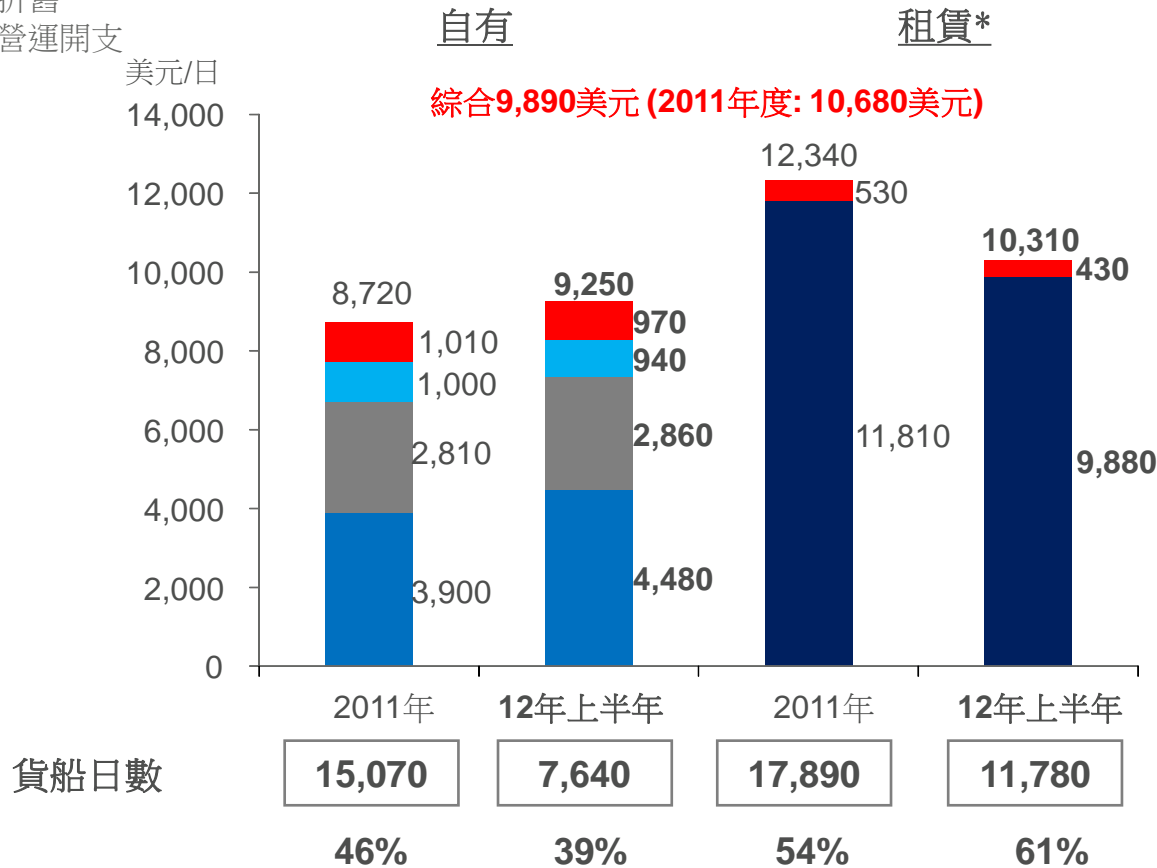
| | | 12年上半年 | 11年上半年 | 變動 |
|----------------|--------|--------|--------|------|
| 收租日 | (日數) | 19,210 | 14,620 | +31% |
| 按期租合約對等基準的日均租金 | (美元/日) | 10,540 | 13,660 | -23% |
| 自有及租賃貨船營運開支 | (美元/日) | 9,890 | 10,640 | -7% |
| 溢利淨額 | (百萬美元) | 10.3 | 42.9 | -76% |
| 淨資產回報率 | (%) | 3% | 13% | -10% |

- 租金: 2012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: 5.5百萬美元未變現的金融工具淨收益

日均貨船營運開支 - 小靈便型

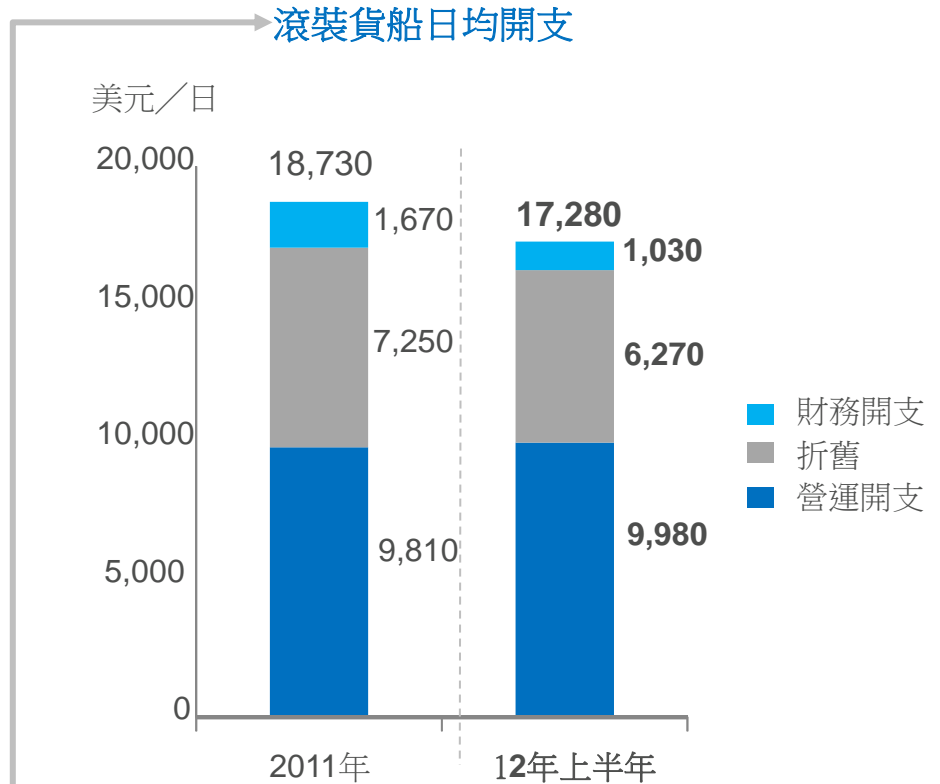
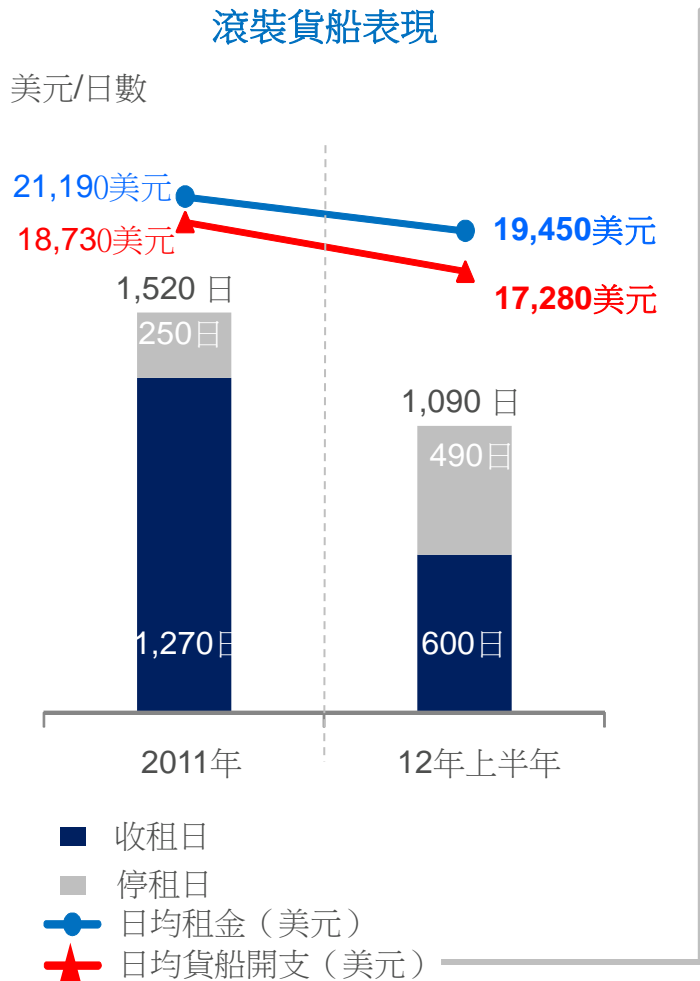
於2012年6月30日

- 直接管理開支
- 租賃開支
- 財務開支
- 折舊
- 營運開支



日均租金及貨船開支 – 滾裝貨船

於2012年6月30日



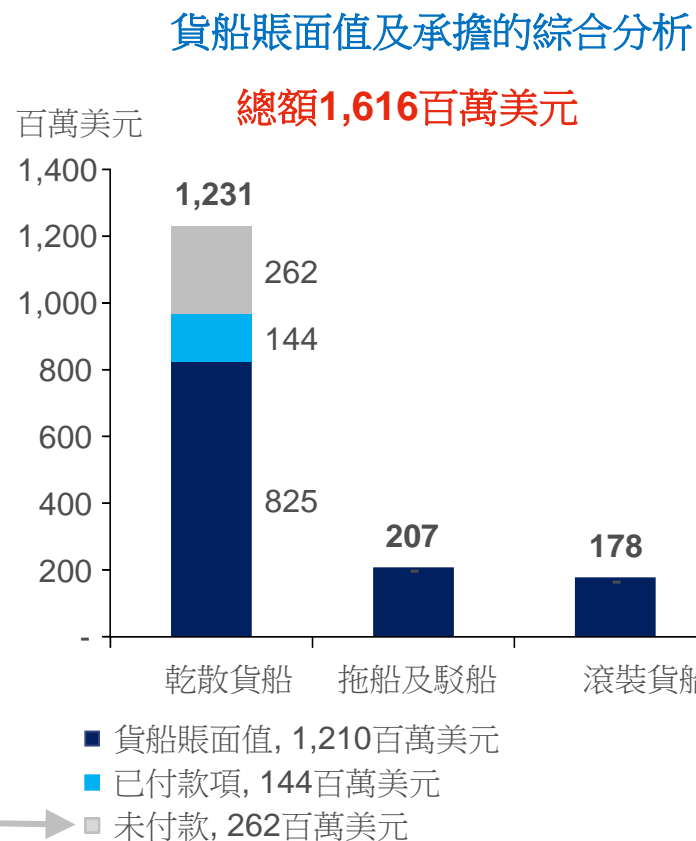
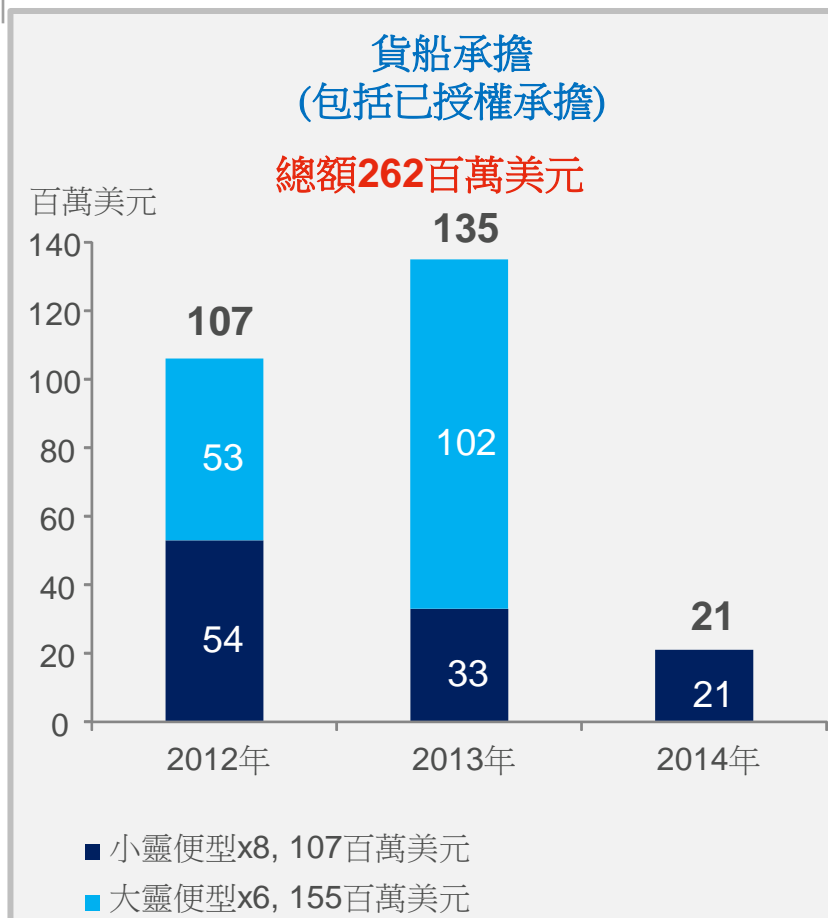
- 於2012年6月公布對滾裝貨船作出的190,000,000美元減值，預期將於本年度下半年起進一步降低日均折舊開支約每艘3,000美元

資產負債表

| 百萬美元 | 太平洋 乾散貨船 | 太平洋 拖船 | 太平洋 滾裝貨船 | 財務 | 12年 6月30日 | 11年 12月31日 |
|-------------------------|-------------|-----------|-------------|-----|--------------|---------------|
| 貨船及其他固定資產 | 969 | 207 | 178 | - | 1,360 | 1,525 |
| 資產總額 | 1,192 | 299 | 184 | 572 | 2,306 | 2,432 |
| 長期借貸 | 289 | 32 | 44 | 487 | 853 | 779 |
| 負債總額 | 424 | 54 | 48 | 491 | 1,046 | 947 |
| 資產淨值 | 768 | 245 | 136 | 81 | 1,260 | 1,485 |
| 借貸淨額 | | | | | 196 | 161 |
| 借貸淨額相對物業、機器及設備賬面淨值的負債比率 | | | | | 14% | 11% |

以貨船種類分類的貨船資本承擔及綜合賬面值

於2012年6月30日

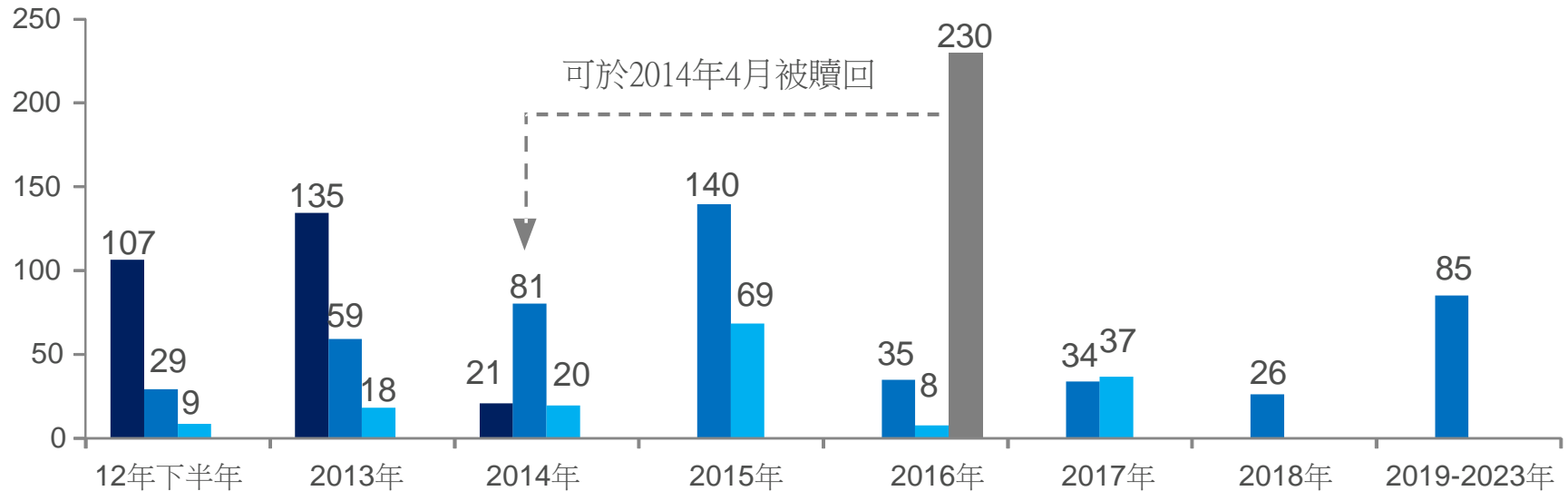


償還借貸及貨船資本承擔

本集團持有現金657百萬美元，借貸總額853百萬美元，及借貸淨額相對物業、機器及設備賬面淨值的負債比率為14%

於2012年6月30日

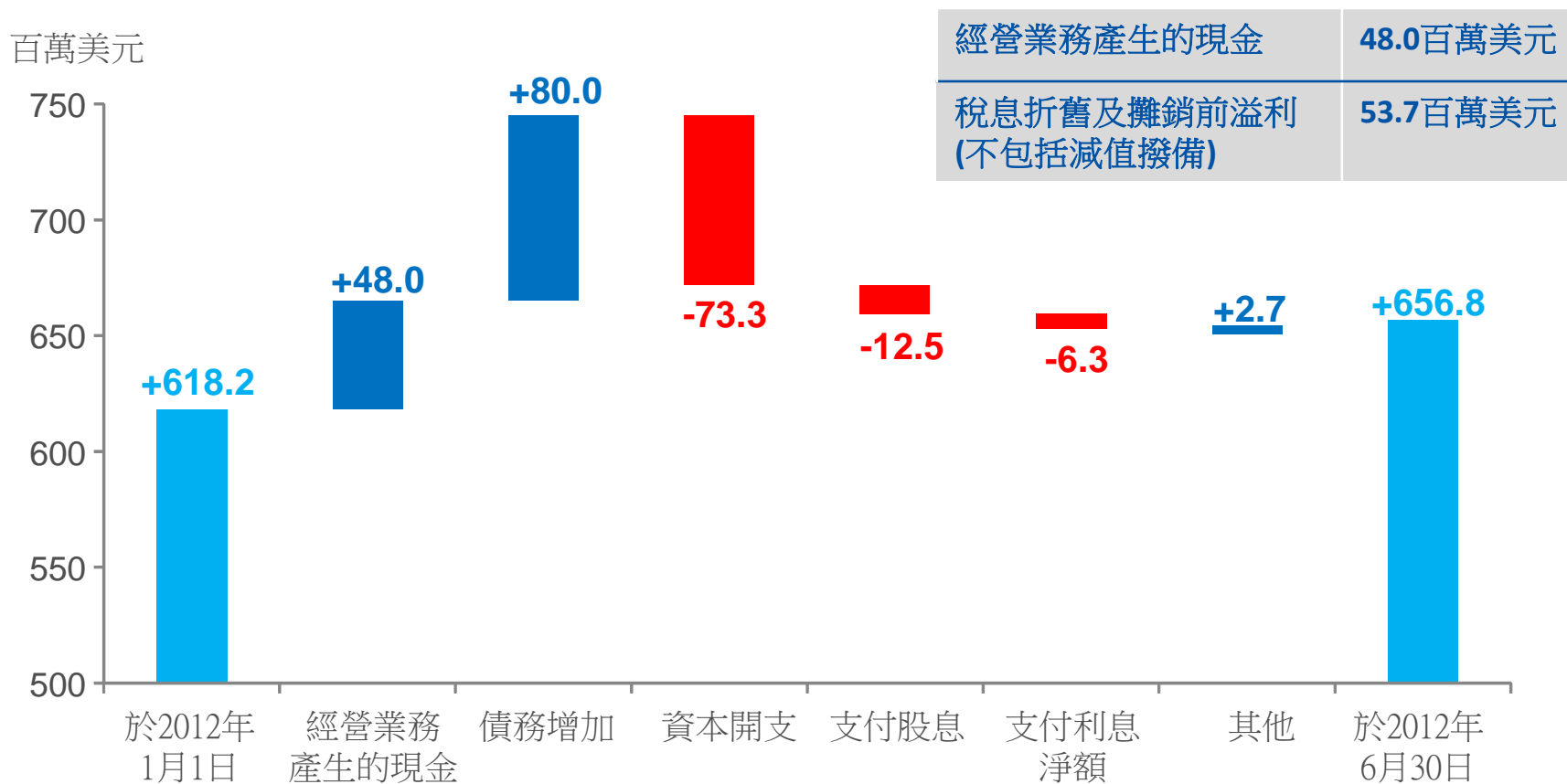
百萬美元



- 貨船資本承擔 (262,000,000美元)
- 銀行借貸 (未扣除貸款安排費用) (489,000,000美元) : 2014-2023年到期
- 融資租賃負債 (160,000,000美元) : 2015-2017年到期
- 可換股債券 (面值230,000,000美元) : 2016年4月到期，可於2014年4月被贖回

現金流

2012年上半年集團現金流的來源及其運用



我們的地位, 展望, 及策略

乾散貨船

- 憑藉我們專注、以客為先以及強勁的乾散貨運商品的業務模式，期內租金表現較市場及較大型貨船優勝
- 貨船數量增加、中國增長放緩及不明確的國際貿易
- 預期2012年整體租金表現較2011年弱
- 預期乾散貨運市場持續弱勢及資金大減將為如我們般持有充裕現金的船東締造商機
- 策略: 繼續發展現有策略 – 這是我們投資的大部分

拖船

- 太平洋拖船已穩據有利位置，並預期於中期內進一步好轉
- 拖船業務前景仍然樂觀，為更多澳洲液化天然氣項目提供服務
- 策略: 策略性地專注發展拖船業務，並透過審慎的項目及港口市場投資，擴大此分部

滾裝貨船

- 歐洲市場嚴重低迷，大型滾裝貨船市場供應過剩，並無本身的航線網絡以僱用我們的滾裝貨船
- 設立內部商業管理部門及更接近貨櫃營運商
- 策略: 以符合經濟原則的合理方法撤離此業務，務求為股東於中期內帶來盡可能最高的價值

其他業務摘要

- 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。

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 及Twitter與我們聯繫!)



附錄: 太平洋航運概覽

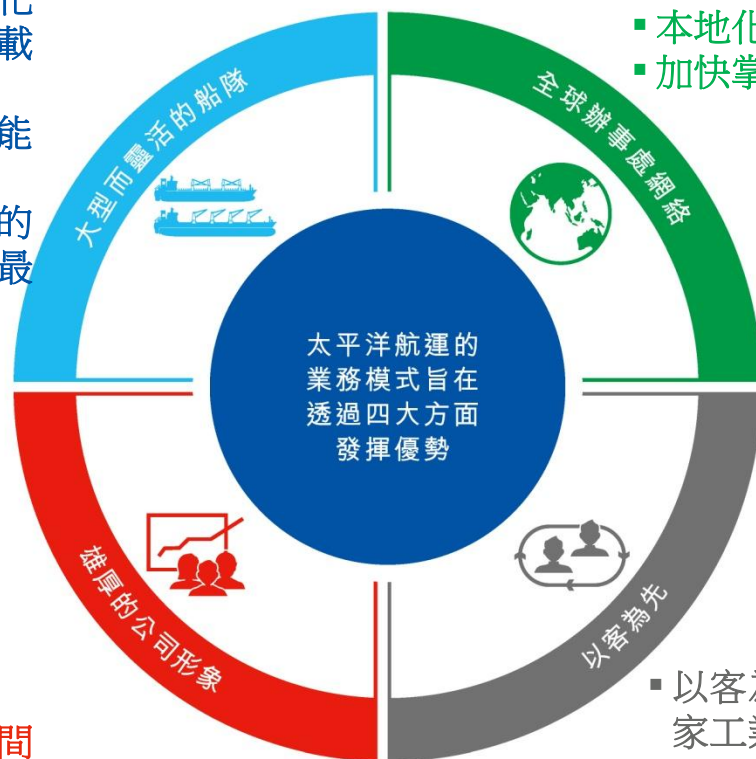
- 具領導地位的現代化小靈便型及大靈便型乾散貨船船東和營運商
- 太平洋航運乾散貨的業務模式靈活
 - 規格統一、可靈活配合、現代化及規模龐大之船隊
 - 自有、長期及短期租賃貨船的組合
 - 主要以長期貨運合約或現貨租賃
 - 客戶廣泛及多元化, 終端客戶以工業用戶為主
 - 廣泛地區的辦事處網絡讓我們可與客戶緊密聯繫
- 同時擁有/營運離岸支援及港口拖船, 及滾裝貨船
- 有超過230艘貨船於世界各地為大型的工業客戶提供服務
- 總部設於香港, 在全球各重點區域開設19間辦事處, 擁有超過300名岸上員工及2,000名船員*
- 我們的願景: 成為業界領導者和客戶、員工、股東及其他持份者的首選理想夥伴



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19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

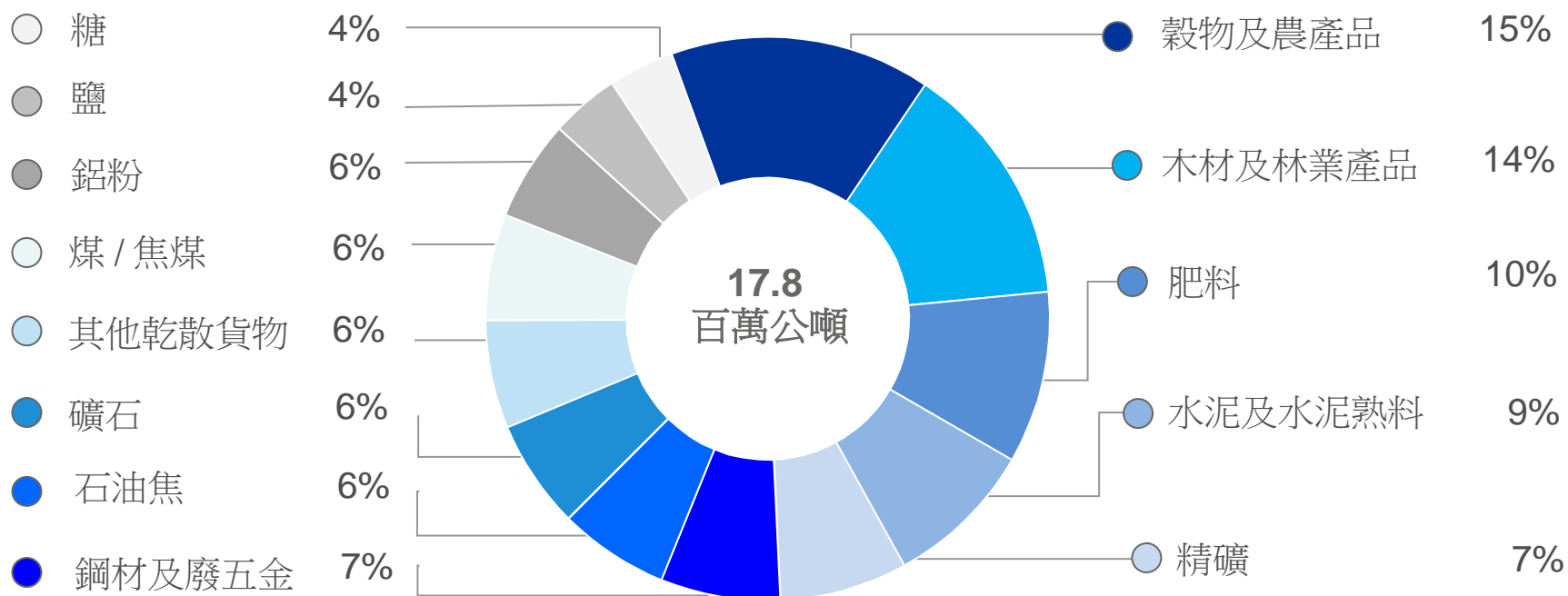


- 顯赫的聲譽
- 能與優秀的夥伴及持份者合作無間
- 強勁資產負債表彰顯我們的形象
- 肩負企業社會責任及環保責任

- 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

太平洋小靈便型及大靈便型乾散貨船2012年上半年度貨運量

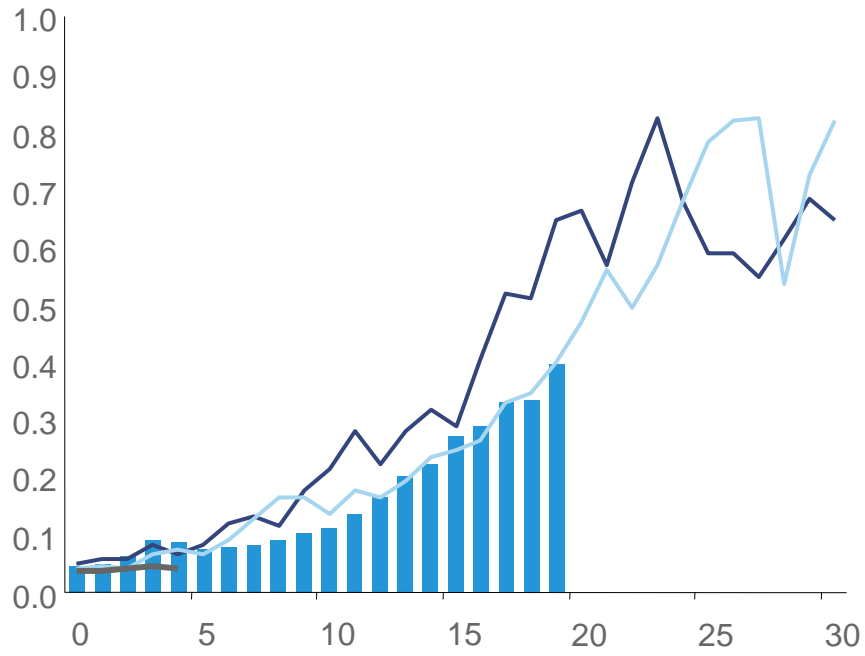


- 運載商品種類繁多以減低單一產品風險
- 澳洲及中國分別是我們最大的裝貨及卸貨地區
- 大西洋市場佔整體業務的比重增加

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)



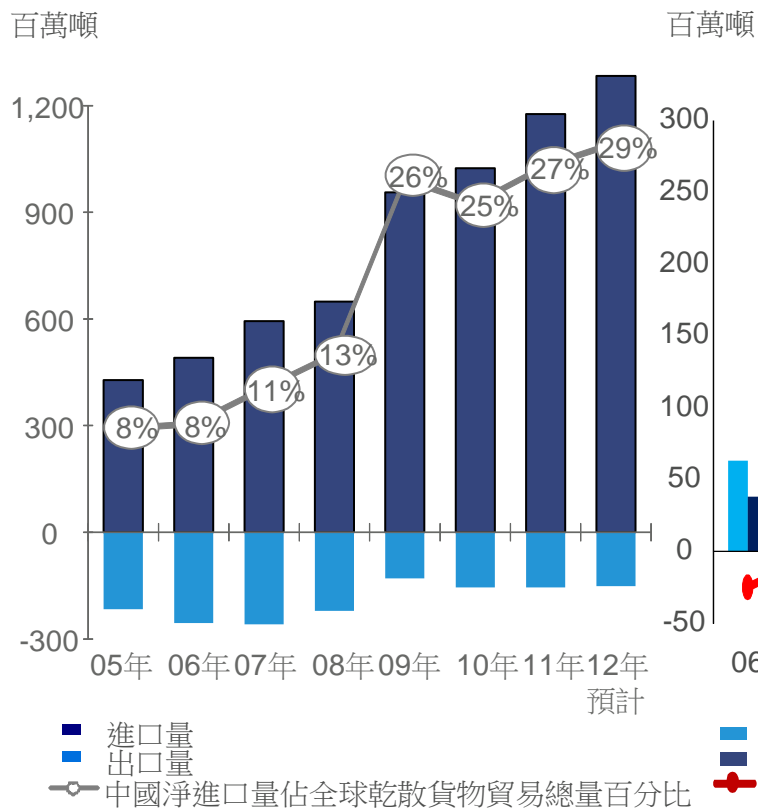
由開始日起年份

- 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

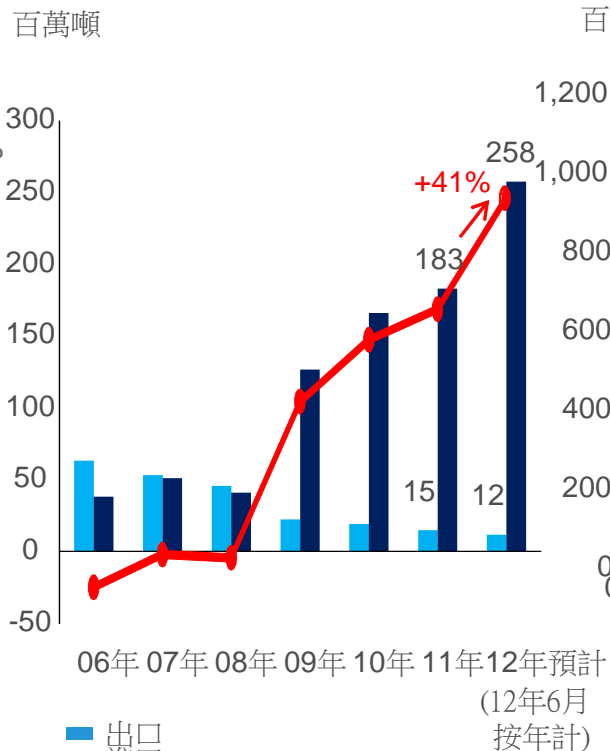
■ 中國(自1990年)
■ 日本(自1950年)
■ 韓國(自1970年)
■ 印度(自2005年)

附錄: 中國乾散貨貿易 - 小宗散貨商品

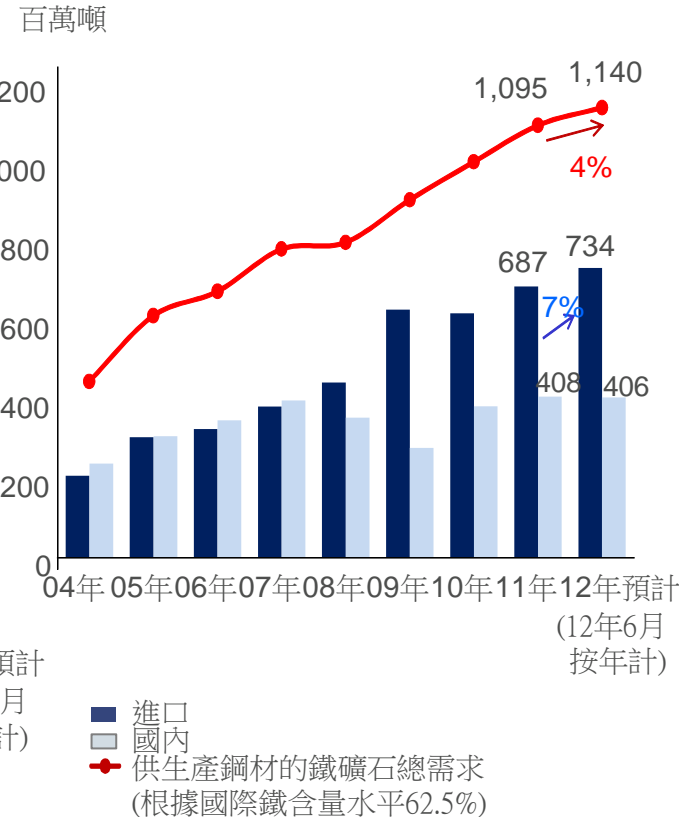
中國乾散貨貿易量



中國在2012年淨進口煤炭



中國鐵礦石的採購量(供生產鋼材)



附錄: 太平洋乾散貨船 - 大靈便型

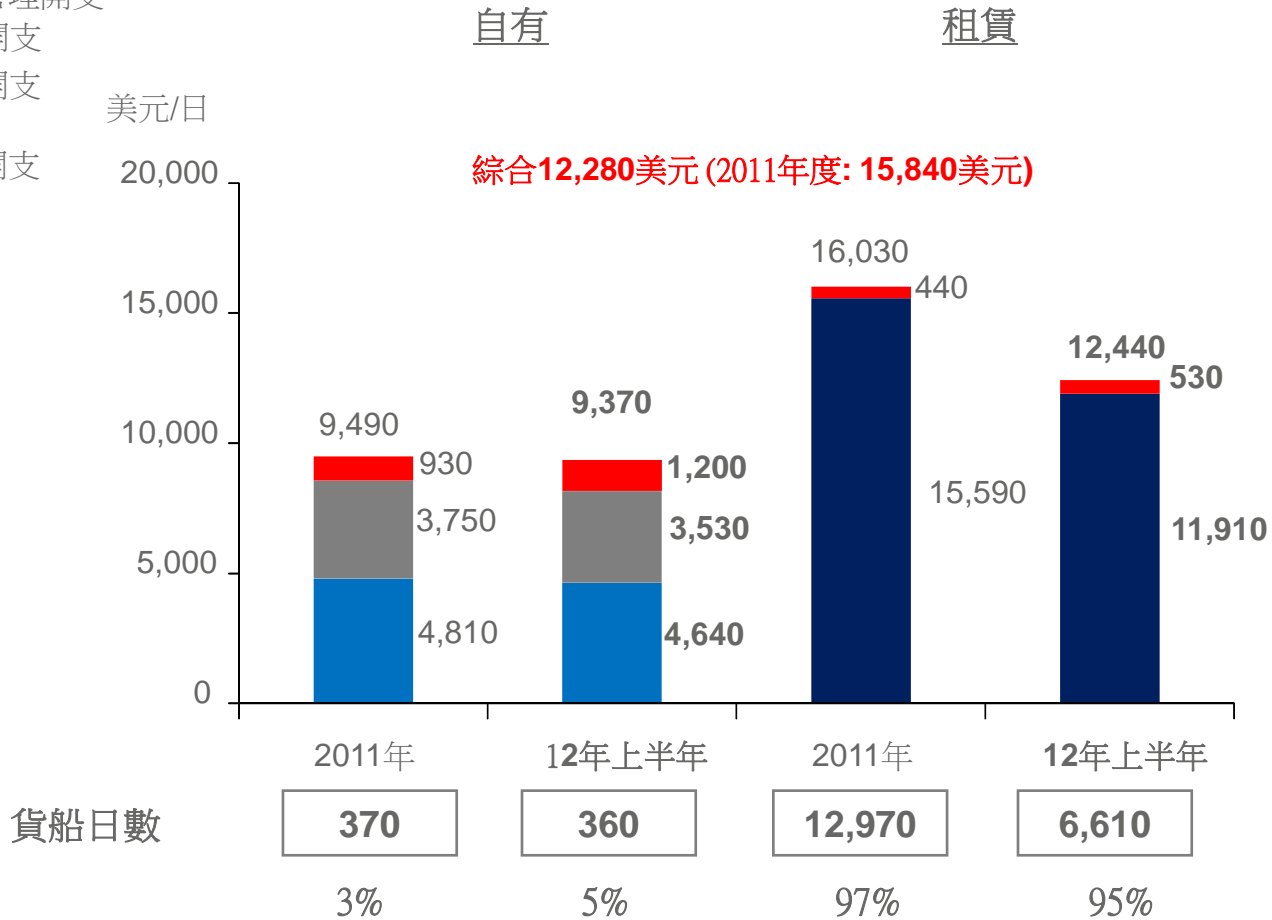
| | | 12年上半年 | 11年上半年 | 變動 |
|----------------|--------|--------|--------|-------|
| 收租日 | (日數) | 6,940 | 6,390 | +9% |
| 按期租合約對等基準的日均租金 | (美元/日) | 11,520 | 15,130 | -24% |
| 自有及租賃貨船營運開支 | (美元/日) | 12,280 | 16,190 | -24% |
| (虧損) / 溢利淨額 | (百萬美元) | (5.6) | (7.5) | -25% |
| 超巴拿馬型乾散貨船貢獻 | (百萬美元) | 2.8 | 0.3 | +833% |
| (虧損) / 溢利淨額 | (百萬美元) | (2.8) | (7.2) | -61% |
| 淨資產回報率 | (%) | -4% | -11% | +7% |

- 租金: 12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
- 溢利淨額: 不包括3.7百萬美元未變現的金融工具淨開支

附錄:日均貨船營運開支 - 大靈便型

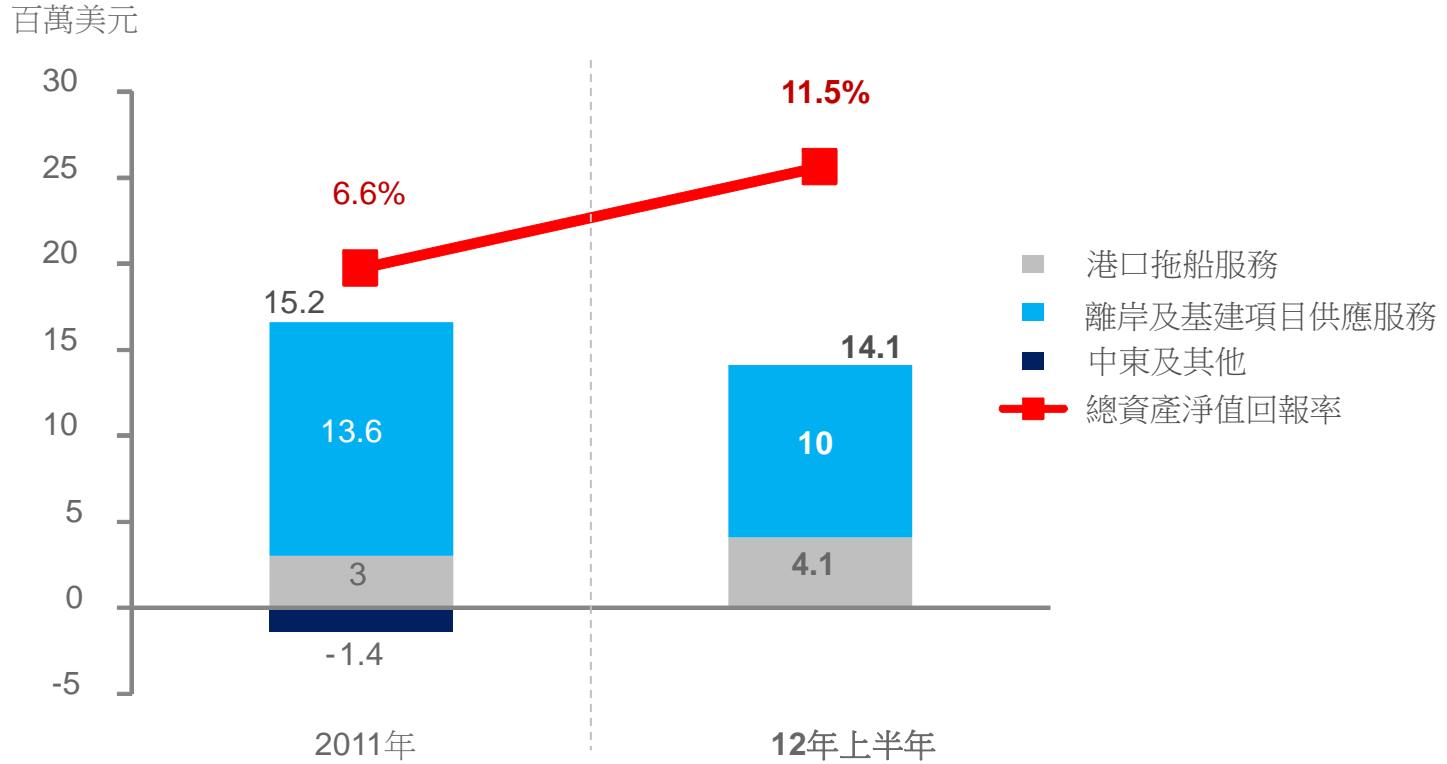
於2012年6月30日

- 直接管理開支
- 租賃開支
- 財務開支
- 折舊
- 營運開支



附錄: 太平洋拖船分部溢利淨額以業務分析

於2012年6月30日



附錄: 太平洋滾裝貨船於2012年6月作出減值

- 重新評估滾裝貨船的前景引致於6月18日公布對滾裝貨船作出的190,000,000美元減值
- 歐洲市場的債務危機持續不散，加上宏觀經濟及政治局勢持續的不確定性
- 租賃滾裝貨船的需求大大減少
- 大量新建造貨船交付至原已供應過剩的滾裝貨船市場
- 我們並無本身的航線網絡以僱用我們的滾裝貨船
- 預期市場復甦呆滯 - 租金應不可能超逾2008年高位的75%
- 滾裝貨船買賣市場呈現不正常現象
- 敏感性減值: 每1,000美元等值的貨船日均租金的假設增減，會減少或增加減值支出約30,000,000美元

財務影響:

- 滾裝貨船的日均折舊減少約50%至每艘每日3,000美元

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(目前轉換價為7.26港元,自2012年4月24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

