



**THE CHAIRMAN'S
STATEMENT 2009**
Penyata Pengurus 2009

The Chairman's Statement 2009



On behalf of the Board of Directors, it gives me great pleasure to present the Annual Report of Global Maritime Ventures Berhad (GMVB) for the financial year ended 31 December 2009.

Saya bagi pihak Lembaga Pengarah, dengan sukacitanya membentangkan Laporan Tahunan Global Maritime Ventures Berhad (GMVB) bagi tahun kewangan yang berakhir pada 31 Disember 2009.

FINANCIAL PERFORMANCE

Volatility has been a hallmark of the shipping industry, even before this recent financial crisis and recession sunk in. The turbulence with which the year started did not promote optimism, as the adverse effects of the ongoing global economic downturn continued to take its toll on the industry. Declining trade volumes, softening freight rates, and higher operating costs were compounded by increased security threats along key shipping routes.

Despite operating in such volatile environment, the Group was able to register a marginal profit beyond expectations, largely as a result of timely execution of business and strategic operational initiatives.

For the year under review, the Group registered a profit after tax of RM51.04 million, slipping 67% year on year, from profits after tax of RM155.36 million. The profit was lower as earnings from the offshore sector was weighed down by the highly adverse performance of the tanker and dry bulker sectors, bogged down by depressed rates and higher costs. Consequently, the Group achieved lower earnings per share of 17 sen in 2009 from 52 sen in 2008.

At the Company level profit after tax dipped by 81% from RM113.82 million in 2008 to RM21.87 million in 2009. Revenue at the Company level was primarily attributable from dividends received from subsidiary companies, which amounted to RM12.64 million.

Dividends

Shipping, as we know it, is a capital-intensive business, and 2009 was a difficult period for the industry. Notwithstanding the challenges, the company is still in a position to declare dividends. The Board has declared an interim tax-exempt dividend of 8 sen per share on 300 million Ordinary Shares, amounting to RM24 million for the financial year ended 31 December 2009.

This dividend payout on 16 January 2010 reflects GMVB's commitment towards realizing value for shareholders, and maintaining a stable dividend payout, as well as its confidence in the long-term robustness of the Groups strategies.

PRESTASI KEWANGAN

Persekitaran yang sentiasa bergolak sememangnya merupakan ciri pasaran yang dialami oleh industri perkapalan, bahkan sebelum krisis kewangan yang melanda baru-baru ini dan kemelesetan yang semakin meresap. Situasi yang bergelora pada permulaan tahun tidak menggalakkan optimisme, malah kesan daripada kemerosotan ekonomi global terus menjelaskan industri. Pengurangan jumlah perdagangan, penyusutan kadar kargo dan kos operasi yang meningkat diperparahkan lagi dengan ancaman keselamatan di sepanjang laluan utama perkapalan.



Walaupun beroperasi dalam persekitaran yang tidak menentu, Kumpulan GMVB masih mampu meraih keuntungan marjinal yang mele过asi jangkaan, hasil daripada tindakan pelaksanaan operasi perniagaan pada waktu yang tepat dan inisiatif operasi yang strategik.

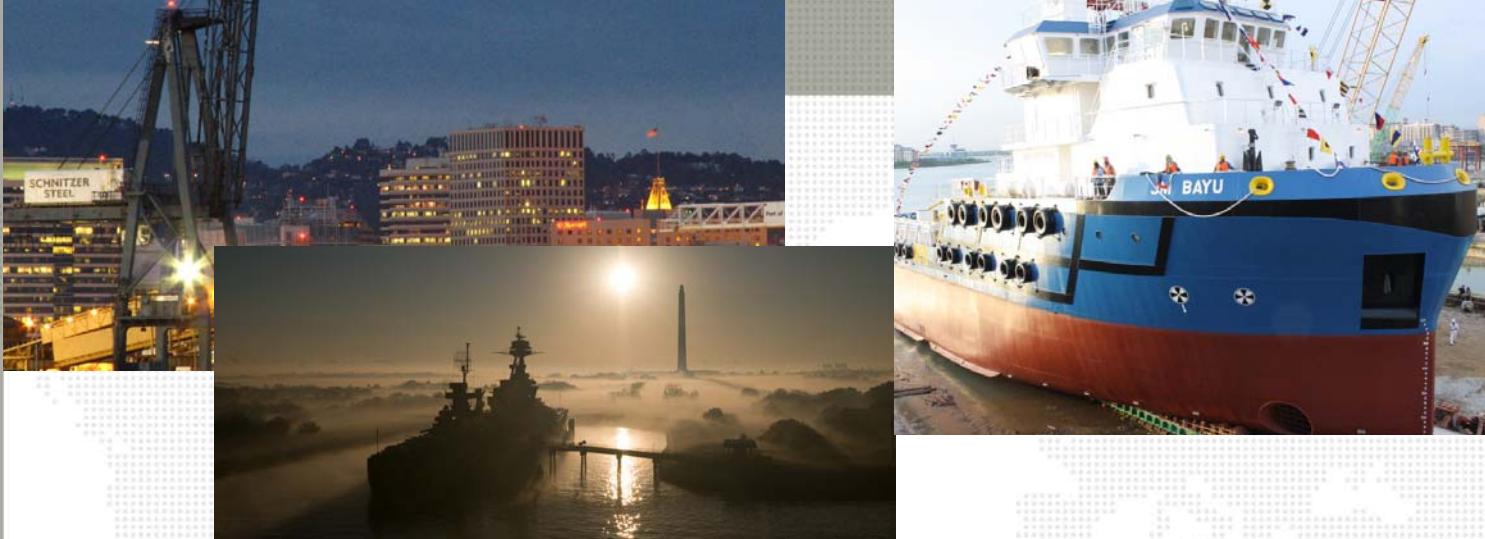
Bagi tahun 2009, Kumpulan telah mencatatkan keuntungan selepas cukai sebanyak RM51.04 juta, iaitu penurunan sebanyak 67% saban tahun, daripada keuntungan selepas cukai sebanyak RM155.36 juta. Keuntungan lebih rendah disebabkan pendapatan dari sektor pesisir pantai dibebani oleh prestasi yang lemah dari sektor-sektor tangki dan pukal kering yang mengalami tingkat depresi dan kos yang lebih tinggi. Akibatnya, Kumpulan GMVB mencatat pendapatan yang lebih rendah iaitu sebanyak 17 sen setiap saham pada tahun 2009 berbanding dengan 52 sen pada tahun 2008.

Pada peringkat Syarikat, keuntungan selepas cukai menurun sebanyak 81% daripada RM113.82 juta pada tahun 2008 kepada RM21.18 juta pada tahun 2009. Sebahagian besar hasil Syarikat berpunca daripada dividen yang diterima menerusi anak-anak syarikat yang berjumlah RM12.64 juta.

DIVIDEN

Perkapalan adalah perniagaan berasaskan modal intensif, dan tahun 2009 merupakan tempoh yang sukar bagi industri ini. Walaupun menempuh pelbagai cabaran, syarikat masih mempunyai keupayaan untuk mengeluarkan dividen. Lembaga Pengarah mengumumkan dividen yang dikecualikan cukai sebanyak 8 sen sesaham bagi 300 juta unit Saham Biasa, berjumlah RM24 juta bagi tahun kewangan berakhir 31 Disember 2009.

Pembayaran dividen pada 16 Januari 2010 mencerminkan komitmen GMVB terhadap mewujudkan nilai bagi pemegang saham dan mengekalkan bayaran dividen yang stabil, serta keyakinan dalam kekokohan strategi jangka panjang Kumpulan.



2009 IN SUMMARY

The year under review was a challenging year for GMVB and the global shipping industry as a result of heightened delivery of vessels, the financial fallout from the sub-prime crisis in the United States, and the slowing of the global economy, which in turn resulted in the weakening of freight rates.

The world economy experienced the worst effects of the global financial crisis in the first half of 2009, projecting a contraction of -0.8 % against 3% growth in 2008, before entering into a gradual but uneven recovery in the second half of the year, buoyed by the strong performance of Asian economies. The swift and concerted policy actions implemented by the respective governments of the world were instrumental in shoring up confidence and averting a global financial meltdown. The Malaysian economy was one of the hardest hit in the East Asian region, but nevertheless it remained fundamentally resilient.

Overall, amidst strong economic fundamentals and responsive domestic policies, the Malaysian economy in 2009 contracted by -1.7% from 4.6% growth in 2008, performing significantly better than expected.

The abruptness and severity of the crisis caught both banks and owners alike. For almost all owners, the meltdown called for a complete re-evaluation of strategy. In general, all uncommitted fresh projects were shelved, several newbuilding orders were cancelled, re-negotiated or delayed, operating costs were curtailed with every cost, expense or cash outflow needing justification. Moreover, owners reviewed their cash flow, paying particular attention to the performance of charterers, especially those involving high time charter contractual rates. Owners, who enjoyed paid-off fleets, and / or large liquidity reserves and / or no newbuilding commitments, began to seek out opportunities to acquire distressed/inexpensive tonnage. Specifically in shipping, banks had to tackle the problems of drastically lower asset values.

Initially, dry bulk and container vessel values fell by 60% - 70% triggering widespread asset cover maintenance defaults.

Nevertheless, despite the economic recession, the fundamentals of the dry bulk industry remain attractive, with continued demand for dry bulk commodities. Dry bulk recovered smoothly to levels that are not far off the sector's long run Baltic Dry Index (BDI) averages of

approximately 2,900. The BDI, a measure of shipping costs and commodities rose from 773 at the beginning of 2009 to a high of 4,029 in the first half of the year and is currently testing the 3,100 band. The dry bulk industry freight rates witnessed a gradual revival beyond expectations, especially fuelled by lower-than-expected deliveries, extensive scrapping and unprecedented Chinese iron ore imports and consequently, increased Chinese port congestion.

China's overall infrastructure boom continues to drive demand for steel, which in turn stimulates demand for iron ore and coal. Driven by infrastructure spending by the Government, China has become the epicenter of dry bulk demand.

Sluggish economic activity in the United States, the European Union and Japan suppressed demand for manufactured goods in 2009. The slowdown in imports by developing nations meant a severe setback to the Panamax sector. Improvements in the handymax/supramax market were largely due to a trickledown effect from the larger vessel sectors. Meanwhile the demand from Chinese importers for Indian iron ore has been benefiting the smaller Handy segment.

Whereas the Handysize segment has enjoyed consistent growth, supported by scrap, fertilizers and grain cargoes, especially soyabean.

The tanker sector was severely impacted by the deterioration of the world economies, with trade volumes across all routes declining sharply in 2009, thus adversely affecting freight rates.

An unexpected firm first quarter gave way to a summer of indifferent rates, which in most cases, were well below capital costs, and in some cases not far from operating expenses. This came as a direct result of significant cutbacks of production from chemical commodity producers, which were experiencing an unprecedented inventory de-stocking, and on the verge of idling or shutting down plants. The shutdown of major plants in Saudi Arabia, Iran, Qatar and Kuwait for scheduled and unscheduled maintenance greatly, affected the availability of cargo for trading. The fact that chemical producers scaled down their production and the low demand for crude oil and refined products led to diminished tonnage demand, thus bringing down charter rates.

The continued delivery of newbuildings also added to the troubles as the overall number of idle vessels increased. The total fleet is projected to increase by over 33% from 2009 to 2011.

The offshore sector has been weak due to the oversupply of vessel, compounded by the plunge in oil price during the second half of the year. During the year, the instability in the industry resulted in exploration and production expenditures and budgets of major industry players being slashed. On a year-to-date basis, oil prices raised to \$82 a barrel, well above the full year average of about \$62 for 2009, but still below the 2008 average of nearly \$100. OPEC looks to oil prices to stay within the \$70-\$80 a barrel range for the near future.

In Q3 2009, transaction levels in the energy services sector remained below 2008 levels. However, several large transactions were announced, indicating that the leading industry players were beginning to seek opportunities for consolidation in light of the expected economic recovery. Regardless of the poor performance, the sector remained positive as some oil majors pledged to maintain investment plans, on projection of an eventual economic upswing, and aggressively pursue their long term business plans, as exploration and development spending gained traction.

Asian vessel owners have been rather optimistic over the past few months as some offshore development and construction projects for 2010/11, which were on the brink of postponement when oil prices plunged, seem set to be revived.

This changing of tides has not deterred us. GMVB Group started FY2009 with fourteen vessels in operation,

comprising seven Chemical Tankers, two Handysize and two Handymax dry Bulk Carriers, two Anchor Handling Tug & Supply and one Support Maintenance vessel.

In the course of the year, five product tankers and one offshore support vessel were delivered, whilst four drybulkers were sold in early 2010 bringing the Group's total fleet size to sixteen vessels in operation. Although the prospects for shipping remain uncertain and the remaining newbuilding order book remains daunting, nevertheless, GMVB with the astute awareness of market conditions has leveraged on opportunities in the present shipping market, by entering into a joint venture with Borcos Shipping Sdn Bhd a prominent offshore market player.

This latest strategic alliance is another milestone in GMVB's investment portfolios, which involves investment of equity interest in profitable and viable companies. Apart from the Borcos Shipping tie up, GMVB is expected to receive another twelve newlybuilt vessels within the next three years. The vessels are currently under various stages of construction, with five units in Malaysian yards and another seven units in China.

While we pursue our business commitments, we acknowledge our responsibility to our business partners, and the environment we operate in. In 2009, we sponsored three cadets in Diploma in Nautical Studies and three cadets in Diploma in Marine Engineering at the Akademi Laut Malaysia. These programmes are helping the Company build up an efficient and well-qualified pool of experienced seafarers for an expanding fleet. As the Company continues to grow, we will remain committed to playing our role in building up the maritime expertise in Malaysia.

RINGKASAN TAHUN 2009

Tahun yang ditinjau merupakan tahun yang mencabar bagi GMVB dan industri perkapalan global disebabkan oleh penerimaan kapal siap yang semakin meningkat, krisis kewangan yang berpunca daripada krisis 'sub-prime' di Amerika Syarikat dan juga kemelesetan ekonomi global, yang mengakibatkan penyusutan tambang kargo kapal.

Ekonomi dunia mengalami kesan yang terburuk daripada krisis kewangan global pada suku tahun pertama 2009, iaitu pengurangan negatif sebanyak -0.8% berbanding dengan peningkatan 3% pada tahun 2008, sebelum pertumbuhan berperingkat yang tidak menentu pada suku tahun kedua 2009, digalakkan dengan prestasi tinggi dari ekonomi Asia. Tindakan polisi yang pantas dan bersepadan yang dilaksanakan oleh kerajaan di serata dunia telah memainkan peranan penting dalam meningkatkan keyakinan dan mencegah krisis kewangan global. Ekonomi Malaysia merupakan salah satu kuasa besar di rantau Asia Timur yang menerima tumparan terhebat, namun begitu, ia kekal pada dasarnya yang kukuh.

Secara keseluruhannya, walaupun mempunyai dasar ekonomi yang kukuh dan polisi domestik yang responsif,

ekonomi Malaysia pada tahun 2009 mencatatkan pengurangan negatif iaitu sebanyak -1.7% berbanding dengan 4.6% pada tahun 2008, nyata sekali menunjukkan prestasi yang lebih baik daripada yang dijangkakan.

Kekasaran dan keparahan krisis ini menyebabkan kedua-dua bank dan pemilik terpalit. Bagi hampir semua pemilik, krisis ini mendesak untuk penilaian semula keseluruhan strategi. Secara umum, semua projek baru yang tidak terikat terpaksa ditunda, beberapa arahan pembinaan kapal-kapal baru dibatalkan, ditunda atau dirunding semula dan kos operasi terpaksa dikawal dengan setiap kos, perbelanjaan atau pengaliran keluar tunai memerlukan justifikasi.

Selain daripada itu, pemilik juga terpaksa mengkaji semula pengaliran keluar tunai dengan memberi perhatian khusus terhadap prestasi penyewa-penyewa kapal. Pemilik-pemilik yang menikmati "paid-off fleets", mempunyai aset berlikuiditi yang besar dan tidak mempunyai komitmen untuk membina kapal-kapal baru, mula mencari peluang untuk memperolehi muatan kapal yang murah. Khususnya dalam industri perkapalan, bank-bank terpaksa menangani masalah berkenaan dengan penurunan nilai aset secara drastik.

Pada mulanya, nilai-nilai pukal kering dan kapal kontena

turun hampir 60% - 70%, mencetuskan kegagalan meliputi penyelenggaraan aset secara meluas.

Namun demikian, walaupun dilanda kemelesetan ekonomi, dasar asas industri pukal kering kekal menarik dengan permintaan berterusan untuk barang komoditi ini yang semakin meningkat. Sektor pukal kering pulih secara lancar ke tahap yang memberansangkan daripada purata Indeks Baltic Dry (BDI), sekitar 2,900. BDI, pengukur untuk kos perkapalan dan komoditi, telah meningkat dari 773 pada awal tahun 2009 ke 4,029 pada suku pertama tahun ini, dan ketika ini berada di paras 3,100. Kadar tambang industri pukal kering pulih secara beransur melepas jangkaan, terutamanya kerana penerimaan kapal baru yang rendah, pelupusan kapal yang meluas dan peningkatan aktiviti import bijih besi oleh negara China, mengakibatkan kesesakan di pelabuhan negara itu.

Kelonjakkan tinggi yang dialami oleh keseluruhan sektor infrastruktur di negara China terus mendorong kepada permintaan terhadap bahan keluli, yang juga akan mendorong kepada permintaan bijih besi dan arang batu. Dengan dorongan perbelanjaan yang tinggi untuk pembangunan infrastruktur oleh kerajaan, negara China telah menjadi pusat terbesar bagi permintaan pukal kering.

Kegiatan ekonomi yang lembap di Amerika Syarikat, negara-negara Kesatuan Eropah dan Jepun pada tahun 2009 menyekat permintaan barang-barang buatan. Pengurangan import oleh negara-negara membangun mengakibatkan kejatuhan pada sektor panamax manakala prestasi meningkat yang dicatatkan oleh pasaran handymax/supramax, merupakan kesan 'trickle-down' dari sektor kapal lebih besar. Sementara itu, permintaan mengimport bijih besi oleh negara China khususnya dari negara India membawa keuntungan pada segmen handy kecil ini.

Segmen handysize menikmati perkembangan yang konsisten dan kerap digunakan untuk mengangkut muatan skrap, baja dan bijiran terutamanya muatan kacang soya.

Sektor kapal tangki terjejas berikutan kemerosotan ekonomi di serata dunia yang mengakibatkan jumlah perdagangan di setiap laluan morosot pada tahun 2009, memberi kesan negatif ke atas kadar tambang.

Kadar suku pertama yang melepas jangkaan, telah merudum pada suku kedua tahun ini mengakibatkan pendapatan yang diperolehi Cuma dapat menampung kos operasi. Ini merupakan akibat langsung daripada pengurangan yang ketara ke atas pengeluaran dari pengilang komoditi kimia yang mengalami masalah hasil disebabkan kelembapan ekonomi. Buat kali pertama, mereka terpaksa mengambil tindakan pengurangan stok inventori, langkah-langkah mengurangkan pengeluaran secara drastik ataupun menghentikan operasi kilang. Penutupan kilang-kilang utama di negara Arab Saudi, Iran, Qatar dan Kuwait untuk penyelenggaraan tidak berjadual mempengaruhi ketersediaan barang untuk perdagangan. Pengurangan pengeluaran oleh

pengilang bahan kimia turut menyumbang secara langsung kepada permintaan yang rendah untuk minyak mentah dan produk olahan. Situasi ini seterusnya mengurangkan permintaan terhadap kargo sehingga menurunkan permintaan penyewaan kapal dan kadar tambang.

Penghantaran kapal-kapal siap secara berterusan turut menyumbang kepada peningkatan jumlah kapal yang tidak digunakan atau tidak aktif. Jumlah kapal dijangka akan meningkat lebih dari 33% dari tahun 2009 hingga 2011.

Sektor pesisir pantai juga mengalami kelemahan disebabkan oleh masalah lebihan kapal ditambah lagi dengan kejatuhan harga minyak pada separuh kedua tahun ini. Sepanjang tahun 2009, ketidakstabilan industri mengakibatkan perbelanjaan dan bajet bagi eksplorasi dan pengeluaran minyak terpaksa dikurangkan.

Pada tahun semasa, harga minyak naik sehingga \$82 setong, jauh lebih tinggi berbanding dengan harga purata \$62 pada tahun 2009. Walaubagaimanapun, harga ini masih kurang daripada paras purata tahun 2008 iaitu hampir \$100. OPEC menjangka harga minyak akan kekal pada paras \$70-\$80 setong dalam jangkamasa beberapa tahun akan datang.

Sepanjang tempoh yang ditinjau, tahap urusniaga dalam sektor perkhidmatan tenaga tetap di bawah paras tahun 2008. Namun, beberapa transaksi yang bernilai tinggi telah diumumkan, menunjukkan bahawa para pemain industri terkemuka mula mencari peluang untuk konsolidasi ketika proses pemulihan ekonomi sedang giat dilaksanakan. Walaupun prestasi kurang memberangsangkan, sektor tersebut kekal positif dan optimis kerana beberapa syarikat minyak kekal mempertahankan rancangan pelaburan jangka panjang dan perbelanjaan mereka terhadap aktiviti eksplorasi dan pengeluaran minyak.

Pemilik syarikat perkapalan di Asia agak optimis sejak beberapa bulan ini kerana projek-projek pembinaan dan pembangunan telaga minyak yang dirancang untuk tahun 2010/2011 yang tertangguh akibat kejatuhan harga minyak, telah mula dipergiatkan semula.

Perubahan persekitaran ini tidak dapat menggoyahkan syarikat di mana Kumpulan GMVB memulakan tahun kewangan 2009 dengan memiliki empat belas buah kapal, ianya terdiri daripada tujuh buah kapal tangki kimia, dua kapal handysize dan dua kapal handymax pukal kering, dua "Anchor Handling Tug & Supply" dan sebuah kapal "Support and Maintenance".

Sepanjang tahun ini, lima kapal tangki petroleum dan satu kapal sokongan pesisir pantai telah diterima manakala empat kapal pukal kering dijual pada awal tahun 2010, membawa jumlah keseluruhan kapal yang dimiliki oleh Kumpulan kepada enam belas buah.

Walaupun prospek industri perkapalan tidak menentu dan ditambah dengan pesanan kapal baru yang tinggi, kumpulan telah berjaya memanfaatkan peluang dalam pasaran yang tidak menentu ini dengan mengadakan

perkongsian strategik bersama syarikat perkapalan utama di Malaysia iaitu Borcos Shipping Sdn. Bhd., salah satu pemain utama di pasaran pesisir pantai.

Perkongsian strategik ini merupakan satulagi pencapaian bersejarah dalam portfolio pelaburan GMVB yang melibatkan pelaburan ekuiti di syarikat-syarikat yang menguntungkan dan berdaya maju. GMVB dijangkakan menerima dua belas buah kapal baru dalam jangka masa tiga tahun. Kapal-kapal tersebut sedang berada dalam pelbagai peringkat pembinaan, dengan lima unit di beberapa limbungan kapal tempatan dan tujuh unit lagi di negara China. Dengan pengembangan baru ini, jumlah keseluruhan kapal yang dimiliki oleh Kumpulan akan menjadi 28 kapal.

OUTLOOK

Taking into account the current economic condition, it may be safe to infer that the acute phase of the financial crisis has passed, and a global economic recovery is under way. The recovery is fragile and expected to remain uneven in the second half of 2010 as the growth impact of fiscal and monetary measures wane, and the current inventory cycle runs its course.

The International Monetary Fund (IMF) revised its global economic outlook for 2010 to 3.9%, up from an earlier forecast of 3.1% and strengthened further its outlook for 2011. In most advanced economies, the recovery is expected to remain sluggish by past standards, whereas in many emerging and developing economies, activity is expected to be relatively vigorous, driven by buoyant internal demand. Growth in Asia has been stronger than elsewhere, especially in China, where growth has surged and has been the primary reason for the rebound in the shipping sectors.

With East Asia leading the recovery and advanced economies showing progressive improvements, the Malaysian economy registered a positive growth of 4.5% in the fourth quarter of 2009 and is expected to improve further in 2010. The Malaysian economy is projected to expand by 4.5-5.5% in 2010, underpinned by strengthening domestic demand and supported by the improving external environment. Growth is expected to be increasingly driven by private sector activity. International trade, especially seaborne trade, has traditionally been the lifeblood of Malaysia. Presently it is estimated that 90% of the Country's trade is seaborne thus shipping still remains an important feature of the nation's economic development. However, the recovery for Malaysia's shipping sector is not expected till 2012.

The global shipping industry is expected to be more competitive and challenging in the upcoming year, as substantial new capacity will be delivered, adding pressure to the softening freight rate environment. For a sustained shipping recovery, the rate of newbuilding cancellations must be substantially heightened, shipyard newbuilding capacity contained, newbuilding delays maximized, as well as increased scrapping of ships.

Dalam meneruskan komitmen perniagaan kami, Kumpulan juga menyedari akan tanggungjawab kepada rakan-rakan dan persekitaran perniagaan. Pada tahun 2009, kami telah menaja tiga kadet untuk mengikuti kursus Diploma Pengajian Nautika dan tiga kadet lagi untuk kursus Diploma Kejuruteraan Marin di Akademi Laut Malaysia. Program sebegini mampu membantu syarikat mewujudkan bilangan pelaut atau "seafarers" yang berkebolehan dan berpengalaman dalam usaha mengembangkan jumlah kapal yang sedia ada. Seiring dengan perkembangan syarikat, kami akan tetap komited dalam memainkan peranan untuk membina kepakaran maritim di Malaysia.

In a nutshell, it is the supply side reality that will dictate the pace of recovery in shipping markets.

There is little optimism in the chemical tanker market in the last Q2009 and 2010; where a gloomy global economic picture, combined with another record-breaking year of deliveries, points to a very challenging year ahead.

The chances of recovery in the short-term are very bleak. The only hope will be if the deliveries are delayed and orders cancelled, with scrapping activities being accelerated and an improvement in the world economy. Any recovery can only be expected in 2010, coinciding with the phase out of single hull tonnage. It is expected that the freight market will bottom out, and recover in tandem, however any improvement in freight is expected to be small and range-bound, mainly due to a situation of oversupply. Most of the spot freight rates were reported to be at levels that were last recorded during 2003. Bearish sentiments continued to dominate the clean tanker market with spot freight rates declining on all reported routes. Global refinery maintenance and vessel availability, coupled with arbitrage activities are the key issues in the clean tanker market. In the short-term, China dominates the refinery capacity additions, while the Middle East projects will not come on stream before 2012 and 2013.

The dry bulk market started 2010 exactly as it began back at the beginning of 2009, with a bullish stance and renewed cargo interest. The future will depend greatly on the availability of funds to finance shipbuilding for both shipowners and shipyards and efforts to slow down the pace of deliveries, to ensure employment of vessels further down the line.

During the year imports of commodities are expected to slow down in China as the Government plans to impose import restrictions to curb its problem of over capacity in steel production, namely to close all steel mills with under one million tones annual production and stricter lending by banks.

On the other hand, economies such as the United States and the European Union are expected to increase investment, as they appear to be back on the growth

path. Further with the growth of the Indian economy, and scarcity of its natural resources, India is likely to continue its demand for dry bulk commodities. The outlook is, nevertheless, still dominated by a large orderbook and modest growth in demand. However, it is expected that the huge scheduled deliveries will not be fully actualized over 2009 to 2011 as speculative orders have been cancelled or delayed.

Energy use over the long-term is expected to continue increasing steadily, as a result of rising living standards and growing populations, particularly in the developing countries.

Against the backdrop of growing demand, production from existing fields is nevertheless expected to decline, resulting in an output gap that could reach 45 million barrels of oil equivalent per day by 2015. To continue meeting demand in sustainable fashion, the industry will need to invest in substantial new production capacity. The offshore sector is expected to grow further with active exploration and production activities, especially in the deepwater sector. With an increasing need for oil coupled with high depletion rates, the long-term prognosis for the offshore support market is good. In the short-term conditions will be challenging.

RAMALAN

Setelah mengambil kira kedudukan ekonomi sekarang, boleh dikatakan bahawa krisis ekonomi telah pun reda dan pemulihian ekonomi global sedang rancak dilaksanakan. Walaubagaimanapun, perihal keberkesanan proses pemulihian tidak dapat diramal pada enam bulan kedua tahun 2010 kerana impak pembangunan fiskal, langkah monetari dan kitaran inventori semasa mungkin sedikit sebanyak mengekang proses pemulihian ini.

Tabung Monetari Antarabangsa atau "International Monetary Fund" mengunjurkan ramalan pertumbuhan sebanyak 3.9% pada tahun 2010, iaitu angka yang lebih tinggi berbanding ramalan sebelumnya iaitu hanya sebanyak 3.1%. Bagi negara-negara maju, proses pemulihian dijangka akan berlaku secara perlahan manakala negara-negara sedang membangun, proses pemulihian dijangka berlaku dengan cepat dan agresif. Ekoran dibayangi permintaan dalaman yang agresif. Perkembangan di Asia adalah lebih positif berbanding negara-negara di benua lain terutamanya di negara China, satu negara dimana perkembangan itu telah menyebabkan berlakunya pemulihian sektor perkapalan.

Dengan Asia Timur sedang menjalani pemulihian dan negara-negara membangun menunjukkan pertumbuhan yang progresif, ekonomi Malaysia mula menunjukkan tanda-tanda positif dengan mencatatkan pertumbuhan sebanyak 4.5% dalam suku keempat tahun 2009 dan dijangka akan bertambah pada tahun 2010. Ekonomi Malaysia diramal akan berkembang sebanyak 4.5%-5.5% pada tahun 2010 ekoran permintaan domestik yang tinggi dan sokongan daripada pihak kerajaan. Pertumbuhan ini juga dijangka akan dijana oleh aktiviti-aktiviti oleh pihak swasta. Perdagangan antarabangsa terutamanya perdagangan laut telah menjadi tulang belakang ekonomi Malaysia. Ketika ini, 90% daripada perdagangan

Oil companies intend to increase spending levels in 2010, in reaction to the recent steady rise in oil prices, but offshore vessel rates are unlikely to recover much in the next two years due to the oversupply issue.

In the Malaysian front, with the recovery of the global economy, oil business will continue to play a strategic role in adding further value to the nation's petroleum resources. Thus the demand for Oil & Gas equipment and services seems set to increase, supporting the expansion in the Exploration & Production activities. These include jobs to make drilling rigs; build, transport and install platforms; supply drilling mud; providing diving services and supply bases; consulting and maintenance services; chartering offshore vessels and barges.

Going forward, the interest in the market has propelled freight rates since the beginning of the year, and has been enough to improve ship values. The renewed interest for the acquisition of secondhand vessels at today's prices among ship owners, is the fact that they offer large prospects for profit. As newbuilding activities appear to be moving out of recession, prices may well begin to increase again.

negara adalah melibatkan sektor ini. Justeru, sektor perkapalan masih lagi dianggap sebagai sektor penting dalam memacu pembangunan ekonomi negara. Walaubagaimanapun, pemulihian sektor perkapalan di Malaysia dijangka tidak akan pulih sepenuhnya sehingga tahun 2012.

Industri perkapalan global dijangkakan akan menjadi lebih kompetitif dan mencabar pada tahun mendatang. Hal ini disebabkan oleh penerimaan kapasiti baru menambahkan lagi beban kepada nilai penghantaran kargo semasa. Untuk memungkinkan pemulihian sepenuhnya, nilai bagi kapal-kapal baru harus dipertingkatkan, limbungan baru mampu menampung kapasiti yang besar, masa penghantaran kapal-kapal baru dikurangkan dan meningkatkan pelupusan kapal-kapal lama.

Realitinya, faktor permintaan akan menentukan sejahtera proses pemulihian sektor ini berlangsung.

Petunjuk pada akhir suku tahun 2009 dan 2010 menunjukkan nilai negatif, dibayangi oleh ekonomi global yang meruncing, penerimaan kapal siap yang memecah rekod, menjadikan cabaran yang lebih hebat pada tahun mendatang.

Peluang untuk pemulihian dalam jangka masa singkat adalah sukar. Sekiranya penerimaan kapal-kapal baru dilewatkan dan pesanan bagi unit-unit baru dibatalkan, ianya mungkin membantu memulihkan ekonomi dunia. Pemulihian mungkin akan bermula sekitar tahun 2010 seiring dengan pemansuhan "single hull tonnage". Pasaran kargo dijangkakan berada dalam mod pemulihian tetapi disebabkan oleh lebih banyak permintaan dan sebarang pemulihian hanyalah bersifat sementara. Kebanyakan nilai kargo berada pada paras yang direkodkan ketika tahun 2003. Sentimen yang tidak jelas

akan terus mendominasi pasaran kapal tangki dengan nilai kargo dilaporkan semakin menurun untuk semua laluan utama perkапalan. Pusat penyelenggaraan global dan ketersediaan kapal-kapal ditambah dengan aktiviti-aktiviti mengeksplorasi harga pasaran semasa adalah perkara pokok dalam pasaran kapal tangki. Jika dilihat dalam jangkamasa singkat, negara China terus mendominasi sektor ini manakala projek-projek di Asia Barat akan mula membangun selepas tahun 2012 dan 2013.

Pasaran kargo kering pada tahun 2010 pula dilihat mula menunjukkan tanda-tanda positif dengan adanya permintaan untuk kargo dan kepercayaan syarikat-syarikat bahawa sektor perkапalan telah mula pulih. Masa depan sektor ini bergantung sepenuhnya kepada modal bagi menanggung bebanan kewangan untuk membina kapal-kapal baru, pembinaan limbungan kapal dan langkah-langkah untuk mengurangkan penerimaan kapal-kapal baru. Hal ini dilakukan bagi memastikan kapal-kapal sedia ada digunakan sepenuhnya.

Pada tahun ini, aktiviti impot komoditi dijangkakan berkurang di negara China. Hal ini disebabkan oleh perancangan kerajaan China untuk mengenakan sekatan bagi mengatasi masalah kapasiti berlebihan dalam pengeluaran besi. Salah satu langkah yang diambil ialah menutup semua kilang besi dengan jumlah hasil besi dikeluarkan setiap tahun di bawah satu juta tan dan proses pinjaman yang lebih ketat dikenakan oleh bank ke atas syarikat-syarikat.

Selain itu, ekonomi dunia seperti di Amerika Syarikat dan negara-negara Kesatuan Eropah dijangkakan meningkatkan pelaburan mereka. Dengan peningkatan ekonomi dan kesukaran memperoleh sumber-sumber semulajadi, permintaan kargo kering di negara India dijangkakan akan meningkat dan berterusan. Sektor ini dijangkakan akan didominasi oleh pesanan dan permintaan yang tinggi. Walaubagaimanpun, penerimaan kapal-kapal baru akan bermula secara beransur-ansur mulai 2009 sehingga 2011.

Penggunaan tenaga dalam jangkamasa panjang dijangkakan meningkat setelah dibayangi peningkatan taraf hidup daripada yang rendah kepada yang lebih tinggi terutamanya di negara-negara membangun.

THE WAY FORWARD

An important strategy for GMVB going forward, beyond the financial crisis, is to further strengthen its financial and resource integration. The current downturn has also provided an opportunity for GMVB to take stock of internal processes, fine tune and further develop required capabilities to reinforce our platform upon which to launch our next growth phase. In view of the challenging business environment, GMVB will continue to enhance and add value to its businesses by looking into further integration within its present portfolio of businesses, while positioning itself strategically in the Malaysian shipping landscape. GMVB will continue to harness its position, particularly as the premier shipping venture capitalist within the local shipping industry to sharpen our competitive edge to seize new opportunities

Berlawanan dengan peningkatan terhadap permintaan semasa, pengeluaran minyak dijangka akan berkurangan. Hal ini menyebabkan wujudnya jurang pengeluaran yang mampu mencapai 45 juta tong sehari sehingga tahun 2015. Bagi memenuhi permintaan ini, industri harus membuat pelaburan di dalam kapasiti teknologi yang terkini. Pertumbuhan sektor pesisir pantai dijangka akan meningkat dengan adanya aktiviti-aktiviti eksplorasi dan pengeluaran minyak terutamanya di sektor laut dalam. Dengan permintaan tinggi terhadap minyak dan ditambah pula nilai tinggi penggunaan sumber asli, kebarangkalian untuk kemudahan pesisir pantai adalah baik. Dalam jangkamasa pendek, keadaan mungkin akan lebih mencabar.

Syarikat-syarikat minyak bercadang untuk meningkatkan perbelanjaan pada tahun 2010, kesan daripada peningkatan harga minyak global tetapi nilai kapal-kapal pesisir pantai sukar untuk pulih sepenuhnya dalam masa dua tahun seterusnya jika isu lebihan pengeluaran minyak masih tidak dapat dikawal.

Di Malaysia, dengan pemulihan ekonomi global sekarang, pasaran minyak akan menjadi pemangkin dalam menambah nilai sumber petroleum negara. Justeru, permintaan terhadap peralatan dan perkhidmatan minyak dan gas akan meningkat dan seterusnya menampung aktiviti penambahbaikan eksplorasi dan pengeluaran minyak di rantau ini. Aktiviti-aktiviti ini termasuk mencarigali telaga minyak; membina, menghantar dan memasang platform; penyediaan cecair penggalian, khidmat penyelam laut dalam; menasihat dan menguruskan servis yang melibatkan syarikat minyak, khidmat kapal dan limbungan pesisir pantai.

Kehendak pasaran yang dijana sejak awal tahun ini dilihat semakin berkembang. Hal ini boleh menaiktarafkan nilai kargo dan kapal. Pembaharuan terhadap faedah bagi pemilikan kapal-kapal terpakai menjadi pilihan operator dan pemilik kapal. Faktor ini menjadi penyumbang terbesar kepada margin keuntungan mereka. Ketika aktiviti pembinaan kapal dijangka "keluar" daripada perangkap ekonomi, harga jualan dijangka akan kembali meningkat seperti sedia kala.

and deliver greater value. Building strategic partnerships will also continue to be an important element in GMVB's growth. GMVB will continue to explore and invest in value creation opportunities for our shareholders. A blueprint is being formulated to set the latest policies and action plans according to the changes in the current global economy.

To support our business strategy, it is crucial to focus on our human resources and good seamanship if we are to succeed in this market. Upgrading the skills of seafarers to meet the demand for competent officers for the Malaysian merchant shipping industry, remains a primary calling. To support the above initiative, GMVB plans to strengthen the quality and capability of seafarers by continuing with the Cadet Sponsorship Program at Akademi Laut Malaysia (ALAM) in 2010.

As these strategies become more pronounced, it will not only contribute towards unlocking GMVB's full potential, but will also contribute towards the growth of the shipping industry in this region.

PERANCANGAN MASA DEPAN

Antara strategi penting untuk GMVB maju ke hadapan mengatasi krisis kewangan adalah dengan memperkuuhkan lagi integrasi sumber dan kewangan. Kemerosotan semasa juga memberi peluang kepada GMVB untuk menilai proses dalaman, memperbaiki dan seterusnya melahirkan kebolehan yang diperlukan bagi memperkuatkan lagi platform kami bagi melancarkan fasa perkembangan yang seterusnya. Mengambil kira persekitaran perniagaan yang mencabar, GMVB akan terus mengukuhkan dan menambahkan nilai perniagaan dengan mengkaji integrasi portfolio dalam perniagaan semasa disamping meletakkan diri secara strategik di landskap perkapalan Malaysia. GMVB akan terus mengekalkan kedudukannya terutama sekali sebagai peneraju modal teroka perkapalan tempatan bagi meningkatkan daya saing untuk merebut peluang-peluang baru dan memberi lebihan nilai. Membina perkongsian strategik akan sentiasa menjadi satu unsur

yang penting dalam pembangunan GMVB. Kumpulan akan terus meneroka dan melabur dalam pelaburan yang memberi tambahan nilai untuk pemegang-pemegang saham kami. Satu pelan induk sedang dirumuskan untuk menetapkan dasar-dasar terkini dan juga pelan tindakan berdasarkan perubahan dalam ekonomi dunia semasa.

Untuk menyokong strategi perniagaan kami, ia adalah amat penting untuk memberitumpuan pada sumberdaya manusia dan ilmu pelayaran yang baik untuk berjaya. Sehubungan ini, menaiktaraf kemahiran bagi memenuhi permintaan pegawai-pegawai berkebolehan dalam industri perkapalan perdagangan Malaysia merupakan satu agenda yang harus diutamakan. Untuk menyokong inisiatif ini, GMVB merancang untuk meningkatkan mutu dan kebolehan pelaut-pelaut dengan meneruskan Program Penajaan Kadet di Akademi Laut Malaysia (ALAM) pada tahun 2010.

Apabila strategi-strategi ini menjadi kenyataan, ia bukan sahaja akan menyumbang kepada pembangunan GMVB secara menyeluruh, malahan juga akan membantu dalam pembangunan industri perkapalan di rantau ini.

APPRECIATION

GMVB owes a great deal of its success to the support and cooperation of so many quarters. These include the Ministry of Finance, all Government authorities and agencies, our various stakeholders, clients, business associates, financiers. Not to be forgotten are our shareholders and our joint venture partners. Your trust and confidence in us has made all the difference in a challenging year.

During the year I have received steadfast support from the Board of Directors and Bank Pembangunan Malaysia Berhad for their guidance and undivided support. In particular, I would like to extend my gratitude to YBhg. Dato Abdul Rahim bin Bakar who resigned as a Director of GMVB in December 2009, for YBhg. Dato's commitment in the Company's success, and I am pleased to welcome En. Mohd Zafer Mohd Hashim and Cpt. A. Ghani bin Ishak who were appointed to the Board in August 2009 and in March 2010 respectively. We look forward to benefit from their fresh insights and contributions to the Company.

We have become accustomed to taking challenges in our stride. This is attributed to the professionalism, commitment and efforts of management and staff. The Group is able to face these uncertain times with confidence, because we know that as a team, we will go far in shaping our future.

PENGHARGAAN

Kejayaan GMVB adalah rentetan daripada sokongan yang tidak berbelah bagi dan kepercayaan berterusan yang diberikan oleh pelbagai pihak seperti Kementerian Kewangan, agensi-agensi Kerajaan, badan-badan berkuasa, pemegang-pemegang saham, para pelanggan, rakan-rakan perniagaan dan usahasama, dan juga pembiaya kewangan. Kepercayaan dan keyakinan anda terhadap kami telah memainkan

peranan yang besar dalam tahun yang mencabar ini. Sepanjang tahun ini, saya telah menerima bantuan dan sokongan yang tidak berbelah bahagi daripada Lembaga Pengarah dan Bank Pembangunan Malaysia Berhad. Saya ingin merakamkan ucapan terima kasih khususnya kepada Y.Bhg. Dato' Abdul Rahim bin Bakar yang telah meletak jawatan sebagai Pengarah GMVB pada bulan Disember 2009, di atas komitmen beliau dalam memastikan kejayaan Syarikat ini. Dengan sukacitanya, saya juga ingin mengalau-alukan En. Mohd Zafer Mohd Hashim dan Kapten A. Ghani bin Ishak yang telah dilantik sebagai Ahli Lembaga Pengarah GMVB yang berkuatkuasa Ogos 2009 dan Mac 2010. Kami berharap mereka dapat menyalurkan sumbangan dan pandangan baru untuk kemajuan syarikat ini seterusnya.

Cabarannya bukan sesuatu yang baru bagi kami di dalam langkah untuk mencapai kejayaan. Ini telah dizahirkan melalui profesionalisme, komitmen dan usaha-usaha berterusan dari pihak pengurusan dan kakitangan kami. Kumpulan GMVB mampu mengharungi segala persekitaran yang tidak menentu dengan penuh keyakinan kerana wujudnya kerjasama berkumpulan yang erat yang seterusnya akan membentuk masa hadapan syarikat.

