

ENCOURAGING GROWTH BY  
**CREATING**  
**POSSIBILITIES**

**The Chairman's Statement 2010**  
*Penyata Pengerusi 2010*

## Chairman's Statement

### *Penyata Pengerusi*

It gives me great pleasure to present, on behalf of the Board of Directors, the Annual Report of Global Maritime Ventures Berhad (GMVB), for the financial year ended 31 December 2010.

The past year has been a challenging one which tested the resilience of the shipping industry. In a nutshell, the positive economic growth that followed the 2008 global financial crisis eluded the industry, despite an increasing demand for commodities.

During the year in review, charter rates remained relatively modest, and the muted business environment was compounded by sparse offshore activities, higher operating costs, and the delivery of new tonnage, which further weighed upon the industry.

Nevertheless, despite the challenging environment, the Group generated a decent profit as a result of the timely execution of plans and strategic operational initiatives.

#### **Financial Performance**

For the year in review, the Group registered a profit after tax of RM22.22 million, on the back of RM93.76 million in revenue. In contrast to the previous year, profits after tax slipped 56%, from RM51.04 million, while revenue declined 49% from RM185.10 million in 2009.

Slender earnings from the offshore sector slowed down the tanker business, which was already constrained by anaemic rates, and higher operating costs. Consequently, the Group achieved lower earnings per share of 7 sen in 2010, which constitutes a decrease of 58% from 17 sen in 2009.

At the Company level, the profit after tax for 2010 increased by a quantum of 153% from RM21.87 million in 2009 to RM55.25 million in 2010. Growth in revenue at the Company level was primarily attributable to dividend payments received from subsidiary companies, which amounted to RM42.31 million.

#### **Dividends**

In line with the encouraging dividend payments received, GMVB declared an interim tax exempt dividend of 8 sen per share. Calculated on a share base of 300 million ordinary shares, this amounted to a total payout of RM24 million.

The 8 sen dividend payout for financial year 2010 was concluded on 11th January this year.

*Saya bagi pihak Lembaga Pengarah, dengan sukacitanya membentangkan Laporan Tahunan Global Maritime Ventures Berhad (GMVB) untuk tahun kewangan berakhir 31 Disember 2010.*



Tahun lalu merupakan tahun mencabar yang menguji daya tahan industri perkapalan. Secara ringkasnya, pertumbuhan positif ekonomi yang berlaku setelah krisis kewangan global tahun 2008 tidak memberi kesan kepada industri perkapalan, walaupun terdapat peningkatan dalam permintaan komoditi.

Bagi tahun 2010, kadar tambang secara relatifnya masih kekal sederhana manakala keadaan perniagaan yang lesu ditambah pula dengan kegiatan luar pesisir yang rendah, kos operasi yang lebih tinggi dan penerimaan kapal baru telah menyebabkan suasana yang tidak menentu dalam industri perkapalan.

Sungguhpun menghadapi persekitaran yang begitu mencabar, Kumpulan GMVB berjaya menghasilkan keuntungan yang agak memuaskan hasil daripada pelaksanaan rancangan dan inisiatif operasi strategik pada waktu yang tepat.

#### **Prestasi Kewangan**

Bagi tahun 2010, Kumpulan GMVB mencatatkan keuntungan selepas cukai sebanyak RM22.22 juta daripada perolehan berjumlah RM93.76 juta. Berbanding tahun sebelumnya, keuntungan selepas cukai menurun 56% daripada RM51.04 juta, manakala perolehan telah menurun 49% daripada RM185.10 juta pada tahun 2009.

Perolehan yang lemah daripada sektor luar pesisir mempengaruhi perniagaan kapal tangki yang sudah sedia dibatasi oleh kadar tambang yang rendah dan kos operasi yang lebih tinggi. Akibatnya, Kumpulan GMVB hanya mampu mencatatkan perolehan sesaham yang lebih rendah, iaitu 7 sen, pada tahun 2010. Ianya merupakan penurunan sebanyak 58% daripada 17 sen pada tahun 2009.

Di peringkat Syarikat, keuntungan selepas cukai tahun 2010 meningkat 153% kepada RM55.25 juta daripada RM21.87 juta pada tahun 2009. Pertumbuhan perolehan di

peringkat Syarikat adalah terutamanya disebabkan oleh pembayaran dividen berjumlah RM42.31 juta yang diterima daripada anak syarikat.

#### **Dividen**

Berikutan penerimaan bayaran dividen yang menggalakkan, GMVB mengumumkan dividen interim bebas cukai 8 sen sesaham. Dikira berdasarkan jumlah 300 juta saham biasa, ia memberikan jumlah keseluruhan bayaran sebanyak RM24 juta.

Pembayaran dividen 8 sen untuk tahun 2010 telah disempurnakan pada 11 Januari tahun ini.

## Chairman's Statement *Penyata Pengerusi*

### The Year That Was, 2010

During the year in review, the global economy fared better than had been anticipated earlier. Nevertheless, a situation of uncertainty had persisted, as there were numerous occasions when the global economy seemed likely to take a turn southwards.

While some sectors of the global economy showed encouraging improvement, others encountered numerous shocks that affected business confidence to a certain extent.

During the year in review, although the baseline growth forecast for 2010 was revised upward, downside risks intensified in the second half of the year, following the financial turbulence in Europe.

Inevitably, however, the stalling European recovery adversely impacted Asia as well. Many Asian economies, being highly dependent on exports to Europe, as much as they are on the US, experienced the knock-on effects of the European debt crisis. With the uncertain economic outlook

Recent foreign exchange liberation measures have lifted the Ringgit, and should be conducive for development of the financial market. However, these measures also resulted in more volatility for exporters. Singapore, China and Japan emerged as key drivers that boosted the Malaysian economy in 2010. Demand from these countries picked up sharply in the first four months of 2010, with the growth trend continuing throughout the year.



Warning signals were witnessed in the global bond markets, indicating a slowdown in growth across the globe, and raising the possibility that a double-dip recession was in the offing. Countries in the Euro zone, including Ireland, Portugal and Spain were grappling with bankruptcy, and continue to show signs of distress, seeking financial assistance from the European Union (EU).

As widely anticipated, the economic performance of emerging economies, particularly in Asia, continued to draw global attention. Asia's resilience towards the global financial crisis continued to be demonstrated last year, with economic activity in the region sustained by increased exports and strong domestic demand, among other factors.

in these two major markets, Asian economies suffered as well.

Malaysia's economy outperformed expectations to register a commendable growth of 7.2% in 2010 compared with a contraction of 1.7% in 2009, bolstered by a rebound in manufacturing and services as well as brisk exports and imports. The continued inflow of foreign direct investments, a healthy reserves position maintained by the central bank, a record performing Ringgit, as well as high commodity prices boosted growth and aided the rebound.

Despite an increase in trade brought about by the recovery from the global recession of 2008-2009, rates and earnings for most sectors, dry bulk markets included, were down, in contrast to the first half of 2010.

Certain commodities helped to buoy the trade outlook. Imports of iron ore in 2010 were substantially up from 2009 levels, and were less dependent on Chinese demand than in the previous year. Imports of thermal and coking coal recovered strongly from the slump in 2009. Minor bulk trade also rallied, following an acute decline in the previous year. The latest available data suggests that grain imports in 2009/10 were more robust than most analysts had previously thought.

### **Ringkasan Tahun 2010**

Sepanjang tahun 2010, ekonomi global berada pada keadaan yang lebih baik daripada jangkaan awal. Namun demikian, situasi yang tidak menentu masih wujud dan berlaku banyak peristiwa di mana ekonomi global kelihatan seolah-olah sedang merudum.

Walaupun beberapa sektor ekonomi global menunjukkan peningkatan yang menggalakkan, sektor lain mengalami pelbagai gangguan sehingga ke suatu tahap memberikan kesan

Sepanjang tahun 2010, walaupun pertumbuhan dianggarkan lebih tinggi pada awal tahun, risiko kelemahan pertumbuhan semakin ketara pada separuh kedua tahun ini berikutan pergolakan kewangan di Eropah.

Krisis ekonomi di Eropah turut memberi kesan buruk terhadap Asia. Banyak ekonomi di Asia yang bergantung kepada eksport Eropah dan Amerika Syarikat mengalami kesan sampingan. Prospek ekonomi yang tidak menentu di dua pasaran utama ini telah menjejaskan ekonomi di rantau Asia.

demikian, tindakan ini juga mengakibatkan ketidaktentuan terhadap pengeksport. Singapura, China dan Jepun muncul sebagai pendorong utama yang memacu ekonomi Malaysia pada tahun 2010. Permintaan dari negara-negara tersebut meningkat mendadak pada empat bulan pertama tahun 2010 dengan aliran pertumbuhan berterusan sepanjang tahun.

Walaupun berlaku peningkatan dalam perdagangan selepas pemulihan kemelesetan global 2008-2009, kadar dan perolehan bagi



yang negatif terhadap keyakinan perniagaan. Tanda amaran dapat dilihat di pasaran bon global di mana ia menunjukkan pertumbuhan yang lembab dan berkemungkinan berlaku kemelesetan di seluruh dunia. Negara-negara di zon Eropah termasuk Ireland, Portugal dan Sepanyol sedang bergelut dengan kebangkrapan dan menunjukkan tanda-tanda kecemasan dengan mendapatkan bantuan kewangan daripada Kesatuan Eropah (EU).

Seperti yang dijangkakan, prestasi ekonomi negara-negara membangun, khususnya di Asia, terus menarik perhatian global. Ketahanan Asia terhadap krisis kewangan global diteruskan pada tahun 2009 di mana kegiatan ekonomi di rantau tersebut disokong oleh peningkatan eksport dan permintaan domestik yang kukuh.

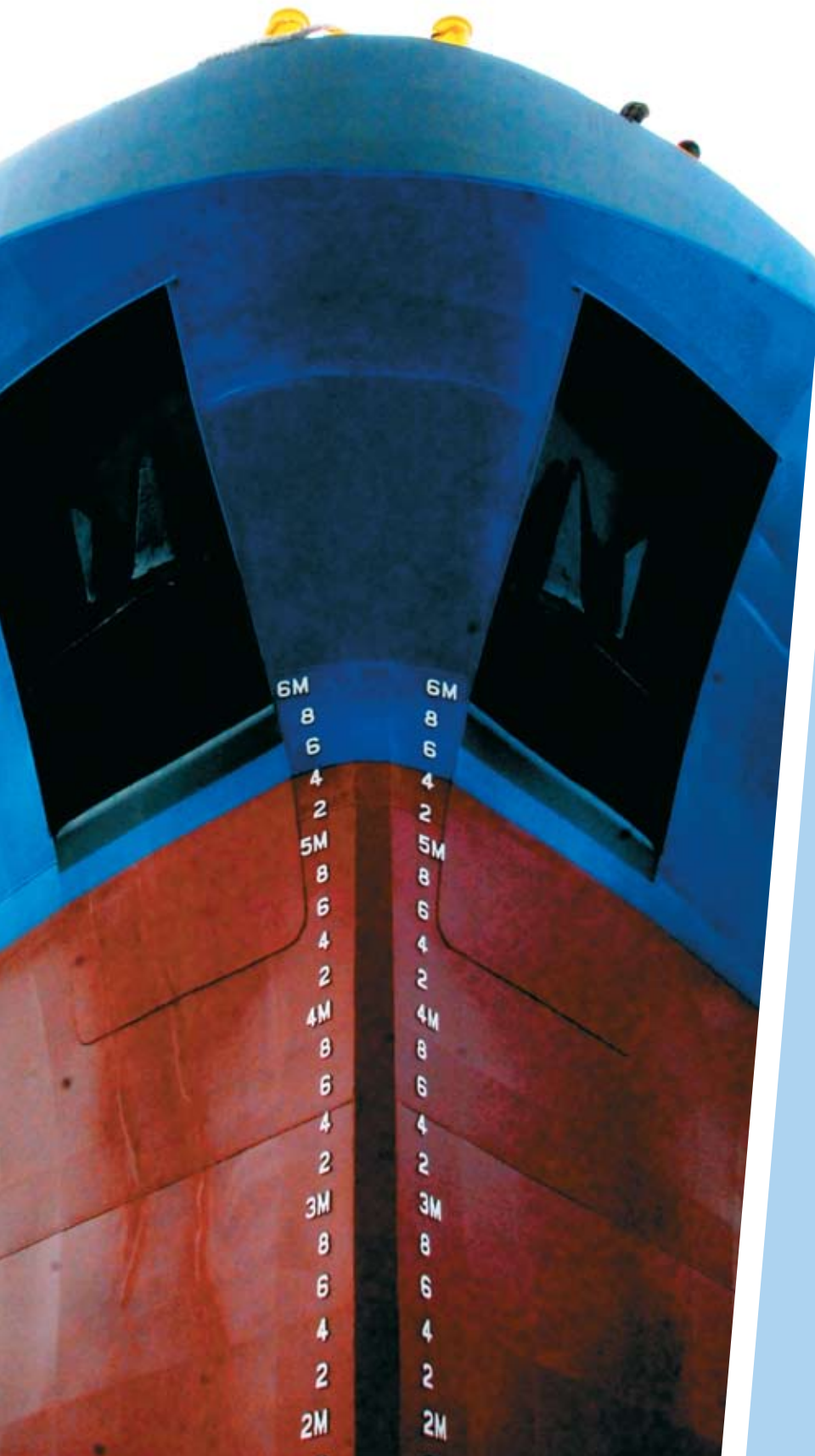
Di Malaysia, pertumbuhan ekonomi telah menunjukkan prestasi yang baik dan melangkaui jangkaan dengan perkembangan sebanyak 7.2% pada tahun 2010 berbanding penyusutan 1.7% pada 2009. Perkembangan ini disokong oleh pembangunan positif dalam sektor perkilangan dan perkhidmatan dan juga peningkatan aktiviti eksport dan import. Selain itu, ekonomi Malaysia juga disokong oleh kemasukan aliran matawang asing, paras rezab yang tinggi yang dipantau oleh Bank Negara Malaysia, pengukuhan nilai Ringgit dan peningkatan harga barang komoditi.

Langkah liberalisasi pertukaran mata wang asing telah mengukuhkan Ringgit serta menyediakan keadaan yang kondusif untuk pembangunan pasaran kewangan. Namun

kebanyakan sektor termasuk pasaran kapal pukal kering, menurun berbanding separuh pertama 2010.

Beberapa komoditi telah membantu meningkatkan prospek perdagangan. Import bijih besi bagi tahun 2010 naik secara mendadak berbanding tahun 2009 meskipun kurang bergantung pada permintaan dari negara China berbanding tahun sebelumnya. Import termal dan arang batu telah pulih berbanding kemerosotan tahun 2009. Perdagangan pukal berskala kecil juga mengukuh setelah mengalami kejatuhan teruk pada tahun sebelumnya. Data terbaru menunjukkan bahawa import bijirin pada tahun 2009/10 adalah lebih baik daripada jangkaan sebahagian besar penganalisis.

## Chairman's Statement *Penyata Pengerusi*



The Baltic Dry Index (BDI) started the year at above 3,000 points, showing considerable strength from 2009, when it opened below 800 points.

Chinese imports remained the single most important factor driving the market. Indian coal imports and a recovery in major economies mainly in the EU, USA and Japan also helped the market gain some much needed momentum. In the second quarter of the year in review, up until the third quarter of 2010, the market outlook began to fade as the BDI fell every day from 27 May through to 15 July, experiencing its worst losing streak since the mid 90's. Export duties imposed by the Indian government on iron ore exports, and weakening demand from China contributed to the declines in the benchmark index. The Capesize market was generally downbeat over the last six months of the year in review, despite a projected increase of 6% in sea-borne iron ore trade for the full year 2010.

Growth has not been sufficient to absorb the large number of new buildings delivered in 2010. Over the year, Panamax owners were also disappointed. Imports of coal increased substantially, but fleet growth greatly outpaced the increase in trade. The Handymax market fell in a similar fashion to the Panamax market, with average charter earnings descending to the weak levels they were at in 2009. By contrast, Handysizes have fared well, with a strong rebound in minor bulk trade providing a little buoyancy to the market.

In the tanker market, the unexpectedly firm first quarter gave way to a summer of indifferent rates, well below capital costs, and in some situations, not far off from the daily operating expenses. High financing cost added to the difficulties for ship-owners. During the year in review as well, US oil production fell off and refinery utilisation contracted, leading to a slump in the tanker market.

While the world fleet expanded rapidly, the global financial crisis saw crude oil consumption contract in 2009 for the first time in 28 years. The sector experienced some revival in the early part of 2010, but this cheer proved to be short-lived as charter rates softened throughout the year.

Considerable uncertainty continues to shroud the prospects of a turnaround, due to a situation of oversupply as a result of new tonnage coming on-stream. Tanker operators have had to contend with not only the slow pace of economic recovery, but also the delivery of a large number of new vessels ordered three or four years ago, during the years of dynamic growth for the shipping industry.

Indeks Baltic Dry (BDI) bermula dengan memberangsangkan pada awal tahun 2010 apabila melebihi paras 3,000 mata, berbanding di bawah 800 mata pada permulaan tahun 2009.

Import China tetap menjadi faktor terpenting yang memacu pasaran. Import arang batu India dan pemulihan ekonomi negara-negara besar terutamanya Kesatuan Eropah, AS dan Jepun turut membantu pasaran untuk mendapatkan momentum yang diperlukan. Pada suku kedua hingga suku ketiga tahun 2010, prospek pasaran mulai pudar apabila BDI jatuh setiap hari dari 27 Mei hingga 15 Julai. Ia mengalami prestasi terburuk sejak pertengahan 90-an. Duti eksport yang dikenakan oleh kerajaan India pada eksport bijih besi dan penurunan permintaan dari China menyumbang kepada penurunan indeks. Pasaran Capesize secara umumnya suram pada enam bulan terakhir tahun 2010 walaupun wujud unjuran peningkatan 6% dalam perdagangan bijih besi yang diangkut melalui laut untuk tahun 2010.

Pertumbuhan permintaan tidak cukup untuk menyerap sejumlah besar pembinaan kapal baru yang telah disiapkan pada tahun 2010. Pemilik Panamax turut menerima kesan pada tahun tersebut. Import arang batu meningkat mendadak namun pertumbuhan kapal jauh melebihi peningkatan perdagangan. Pasaran Handymax jatuh sama seperti pasaran Panamax, dengan pendapatan perolehan tambang purata turun ke tahap yang rendah seperti tahun 2009. Sebaliknya, keadaan pasaran Handysize lebih baik dengan lonjakan semula dalam perdagangan pukal skala kecil yang melegakan pasaran.

Untuk pasaran kapal tangki, keadaan menggalakkan yang tidak dijangka pada suku pertama dituruti kadar kurang memberangsangkan pada suku berikutnya, jauh di bawah kos modal dan dalam beberapa keadaan begitu hampir dengan kos operasi harian. Kos pembiayaan yang tinggi menambah kesulitan pemilik-pemilik kapal. Sepanjang tahun 2010 juga, pengeluaran minyak AS merosot dan penggunaan loji penapis menurun menyebabkan kemerosotan di pasaran kapal tangki.

Ketika jumlah kapal dunia berkembang pesat, krisis kewangan global menyebabkan penggunaan minyak mentah jatuh untuk pertama kalinya dalam tempoh 28 tahun pada tahun 2009. Sektor ini mengalami kebangkitan pada awal tahun 2010, namun keadaan ini hanyalah sementara apabila kadar tambang menurun pada sepanjang tahun.

Ketidakpastian terus menyelubungi prospek pemulihan disebabkan situasi bekalan berlebihan yang berpunca daripada penerimaan kapal-kapal baru. Pengendali kapal tangki terpaksa berdepan bukan sahaja dengan pemulihan ekonomi yang perlahan tetapi juga penerimaan sejumlah besar kapal baru yang ditempah tiga atau empat tahun yang lalu, ketika industri perkapalan mengalami pertumbuhan yang dinamik.



## Chairman's Statement *Penyata Pengerusi*

In the chemical tanker sector, chances of a recovery appear remote in the near term, given the large number of vessels delivered in 2010. In 2010, there were a total of 3,987 ships amounting to 82.61 million deadweight tones (dwt).

However, shipbuilding orderbooks decreased in the third quarter of 2010 by 18.2% from 621 ships to 508 ships and by 16% in deadweight terms to 12.67 million dwt, largely due to cancelled orders. The slashing of new deliveries should provide some relief for principals in this competitive market.

The product tanker market however spells a different tale. In 2010, demand for clean product tankers increased due to the recovery in the petrochemical industry. Improved demand on middle distillates, especially heating oil, saw levels of products in floating storage increase, which lent some support to the charter rates. In contrast, the dirty product tanker market seems unlikely to turn around in the near term, as a result of the lowest refinery throughput in 17 years by Europe, which is adversely impacting the demand of dirty product tankers.

As Asia's oil-importing countries expand their quest for long-term energy security, national oil and gas companies were being nudged to rapidly acquire oil and gas fields, and explore properties in most major prospective petroleum regions of the world. To maintain an ample supply of oil and gas, Exploration & Production (E&P) activity, especially in the deep water regions, have to increase.

Oil prices, which are currently testing the USD100 dollar per barrel band, have reversed from a low of USD34 per barrel in December 2008. In the past few years, oil prices have shown remarkably less volatility compared to the previous period.

Before the financial crisis, the industry had seen a three-year frenzy of building offshore support vessels (OSV). However, as a result of the economic downturn, many OSVs came on-stream without locked-in charter contracts. During the year in review, the freight market declined by 30% to 40% due to an excessive number of OSVs coming on-stream and thus reducing demand.







Di sektor kapal tangki kimia, prospek pemulihan begitu tipis untuk waktu terdekat berdasarkan jumlah kapal yang tinggi yang diserahkan pada tahun 2010. Pada tahun 2010, terdapat sebanyak 3,987 buah kapal bersamaan 82.610 juta tan berat kering (dwt).

Namun pesanan pembinaan kapal pada suku ketiga 2010 menurun sebanyak 18.2% iaitu daripada 621 kepada 508 buah kapal dan dari sudut berat kering sebanyak 16% kepada 12.67 juta dwt, terutamanya disebabkan oleh pembatalan tempahan. Penurunan penerimaan kapal baru akan memberikan sedikit kelegaan kepada pasaran yang kompetitif ini.

Pasaran kapal tangki produk bagaimanapun memaparkan situasi yang berbeza. Pada tahun 2010, permintaan kapal tangki produk bersih meningkat akibat pemulihan dalam industri petrokimia. Peningkatan permintaan pada produk sulingan gred pertengahan, terutamanya minyak pemanas, menyebabkan tahap produk dalam simpanan terapung meningkat serta memberikan sedikit sokongan kepada kadar tambang. Sebaliknya, pasaran kapal tangki produk kotor nampaknya tidak mungkin pulih dalam waktu terdekat akibat tahap pemprosesan terendah dalam jangka masa 17 tahun di Eropah, yang memberi kesan negatif terhadap permintaan kapal tangki produk kotor.

Sementara negara-negara pengimport minyak Asia memperluaskan usaha mereka untuk memperoleh jaminan tenaga jangka panjang, syarikat minyak dan gas nasional digesa agar segera membangunkan telaga minyak dan gas serta menjelajah ke kawasan prospektif minyak utama dunia. Untuk mengekalkan bekalan minyak dan gas yang banyak, aktiviti Eksplorasi & Pengeluaran (E&P) terutamanya di kawasan laut dalam perlu ditingkatkan.

Harga minyak yang ketika ini berada pada paras USD100 setong, meningkat dari harga terendah USD34 setong pada Disember 2008. Dalam beberapa tahun kebelakangan ini, harga minyak adalah lebih stabil berbanding dengan tempoh sebelumnya.

Sebelum krisis kewangan, industri perkapalan mengalami kerancangan pembinaan kapal bantuan luar pesisir (OSV) selama tiga tahun. Namun, akibat krisis ekonomi, banyak OSV memasuki pasaran tanpa kontrak. Sepanjang tahun 2010, pasaran tambang kapal mengalami penurunan antara 30% dan 40% kerana jumlah OSV yang berlebihan di pasaran dan juga permintaan yang kurang terhadapnya.

## Chairman's Statement *Penyata Pengerusi*



### GMVB In 2010

GMVB Group started the financial year of 2010 with twenty vessels in operation, comprising seven chemical tankers, five product tankers, two handysize ships and two handymax drybulk carriers, three anchor handling tug & supply vessels and one support maintenance vessel.

In the course of the year, however, five product tankers and one offshore support vessel were delivered, whilst four drybulkers were sold, bringing the Group's total fleet size to 22 vessels in operation.

Although the prospects for the shipping industry remain uncertain and the deliveries of new tonnage have further depressed markets, GMVB, with astute awareness of market conditions, leveraged on opportunities which presented themselves. These included a joint venture with Efogen Sdn Bhd, an owner of offshore support vessels and provider of integrated upstream solutions and services for the oil & gas industry.

This strategic alliance is another milestone in GMVB's investment portfolio and involves an investment in a profitable and viable company. As a result, GMVB is expected to receive nine new and secondhand vessels over the next two years. The vessels are currently under various stages of construction, with six units in Malaysian yards and two in Chinese shipyards, while one is a secondhand Cyprus flagged OSV.

With the additional vessels, the Group's fleet will increase to 31 vessels with a total 417,758 dwt.

While pursuing our business commitments, we also fulfill our responsibility to the industry. In 2010, we sponsored three cadets undergoing their Diploma in Nautical Studies, and three cadets in Diploma in Marine Engineering at the Akademi Laut Malaysia. These programmes help 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 play our role in building up the maritime expertise in Malaysia.

### Outlook For 2011

The global recovery is off to a stronger start than anticipated earlier. Following the deepest global downturn in recent times, economic activity picked up in the second half of 2010 and seems likely to remain strong for the near term. The International Monetary Fund has anticipated that the world output will expand by about 4.2% in 2011.

In most advanced economies, the recovery is expected to remain sluggish by past standards, whereas in developing economies, activity is expected to be relatively vigorous, largely driven by buoyant internal demand. Growth in the East Asian economies is projected to be higher at 6.8%, fuelled by stronger export demand in the second half of 2011.

The Malaysian economy is expected to grow in the region of 7.2% in 2011. The momentum of domestic demand is projected to sustain in 2011, supported by the continued expansion in private sector activity. Nevertheless, the country will need to reconcile the challenges of rising inflationary pressures, particularly high commodity, and fuel prices, and larger and more volatile capital flows to maintain its economic position in the region.



### **GMVB Pada 2010**

Kumpulan GMVB memulakan tahun kewangan 2010 dengan dua puluh buah kapal yang terdiri daripada tujuh kapal tangki kimia, lima kapal tangki produk, dua kapal pukal kering handysize dan dua kapal pukal kering handymax, tiga kapal 'AHTS' dan satu kapal sokongan penyelenggaraan.

Sepanjang tahun 2010, lima buah kapal tangki produk dan sebuah kapal bantuan luar pesisir telah diterima sementara empat buah kapal pukal kering telah dijual menjadikan saiz keseluruhan armada Kumpulan GMVB kepada 22 buah kapal.

Walaupun prospek industri perkapalan masih tidak menentu dan penerimaan kapal baru terus menekan pasaran, GMVB yang sentiasa peka pada keadaan pasaran, telah memanfaatkan sebaik mungkin peluang yang mendatang. Ini termasuk mengadakan usaha sama dengan Efogen Sdn Bhd, pemilik kapal-kapal luar pesisir dan penyedia perkhidmatan bersepadu hulu untuk industri minyak dan gas.

Gabungan strategik ini merupakan satu lagi pencapaian bersejarah dalam portfolio pelaburan GMVB yang melibatkan pelaburan

di sebuah syarikat yang menguntungkan dan berdaya maju. GMVB dijangka akan menerima sembilan buah lagi kapal baru dan terpakai dalam tempoh dua tahun akan datang. Kapal-kapal tersebut sedang berada dalam pelbagai tahap pembinaan dengan enam unit berada di limbungan kapal Malaysia, dua di limbungan China, sementara sebuah lagi ialah kapal bantuan luar pesisir terpakai yang berdaftar di Cyprus.

Dengan penambahan kapal-kapal tersebut, armada Kumpulan GMVB meningkat menjadi 31 buah kapal dengan jumlah keseluruhan berat sebanyak 417,758 dwt.

Dalam mengekalkan komitmen perniagaan kami, Kumpulan GMVB juga melaksanakan tanggungjawab kepada industri. Pada tahun 2010, kami telah menaja tiga orang kadet untuk mengikuti Diploma Pengajian Nautikal dan tiga orang kadet untuk kursus Diploma Kejuruteraan Marin di Akademi Laut Malaysia. Program ini dapat membantu Syarikat melahirkan pelaut berpengalaman yang cekap dan berkualiti untuk armada yang semakin berkembang. Kami akan terus komited untuk memainkan peranan kami dalam menyumbang terhadap kepakaran maritim di Malaysia.

### **Tinjauan Tahun 2011**

Pemulihan ekonomi global adalah lebih baik daripada apa yang dijangkakan sebelum ini. Setelah mengharungi kemelesetan terburuk, kegiatan ekonomi meningkat semula pada separuh kedua tahun 2010 dan dijangka akan terus teguh untuk jangka masa pendek. Tabung Kewangan Antarabangsa menjangkakan bahawa kadar pengeluaran dunia akan berkembang sekitar 4.2% pada tahun 2011.

Di negara-negara maju, pemulihan ekonomi dijangka kekal malap, manakala di negara-negara membangun, aktiviti pemulihan dijangka lebih rancak yang mana sebahagian besarnya didorong oleh peningkatan permintaan dalaman. Pertumbuhan ekonomi Asia Timur diramal lebih tinggi pada kadar 6.8%, dipacu oleh permintaan eksport yang lebih kuat dalam separuh kedua tahun 2011.

Ekonomi Malaysia dijangka berkembang sekitar 7.2% pada tahun 2011. Momentum permintaan domestik diunjur akan bertahan pada tahun 2011, disokong oleh peluasan berterusan aktiviti sektor swasta. Namun demikian, negara perlu menyesuaikan cabaran tekanan inflasi yang meningkat, terutama harga komoditi dan bahan bakar yang tinggi

## Chairman's Statement *Penyata Pengerusi*



2011 will continue to be a challenging, yet interesting and eventful year with many shipowners having to come to terms with increasing operating cost and oversupply of new tonnage. Adding to the challenges are higher insurance premiums, with little or no increase in freight rates.

Weak demand has resulted in more tankers migrating, seeking better paying cargoes. A large number of North Sea vessels have moved to the West African coast, trading in petroleum products. Smaller ships, especially new ones, are trading on longer routes as they attempt to position themselves in a regular trading area.

The continued delivery of new buildings also adds on to the constraints on the existing global fleet. Based on the current trend, there will certainly be delays and more cancellations, which may lower the current ordered books, and which may continue for the near term.

Although freight rates have firmed up for product tankers in contrast to the low levels of 2009, there is still pressure as a result of subdued demand, as owners who are more exposed to the spot markets strive to cover their operating costs.

Moving forward, the market remains challenging but several factors could give the industry a shot in the arm, such as the phasing out of single hull tonnage this year, the cancellation of vessels from shipyards, and an increase in demand as a result of growing demand for oil. Also, after the prolonged downturn, markets may be ready to bottom out, with demand picking up, mainly in the Pacific, which could turn the tide in favour of the bulk market.

The dry bulk market is expected to be sufficiently resilient in meeting the wave of drybulker deliveries. Despite indications of some cancellations and delays at shipyards in 2010, drybulker vessel supply is expected to negate any improvements in demand, capping freight market gains. Charter rates are expected to be in the low margin territory at least until 2012, while a recovery can only be expected after that if new orders in 2010 and 2011 do not outstrip the demand in 2013 and after.

The world deepwater oil & gas (O&G) production is increasing rapidly and the output is expected to increase by 80% over 2011. The annual expenditure in the deepwater business is projected to reach USD24.6 billion by 2012, with the overall expenditure for the 2008-2012 period estimated at approximately USD108.2 billion.

The focus of development activity will largely remain on the deepwater 'golden triangle' of Africa, the Gulf of Mexico and Brazil, with the expectation of Asia emerging as a sizeable new opportunity. The positive outlook for deepwater activities are mainly driven by the growth in global energy demand, the lack of shallow-water and onshore opportunities and new technological advances that improve the technical and economic feasibility of deepwater developments.



serta aliran modal yang lebih besar dan tidak menentu untuk mengukuhkan kedudukan ekonominya di rantau ini.

2011 akan menjadi tahun yang mencabar tetapi menarik yang mana kebanyakan pemilik kapal terpaksa menerima hakikat kenaikan kos operasi dan lebihan kapal baru di pasaran. Tambahan pula, premium insuran yang tinggi dengan kenaikan kadar tambang pengangkutan yang sedikit atau tiada langsung akan memberi cabaran tambahan kepada industri ini.

Permintaan yang lemah telah mengakibatkan lebih banyak kapal tangki berhijrah dan mencari kadar kargo yang lebih menarik. Sejumlah besar kapal di Laut Utara telah berpindah ke Afrika Barat dan menjalankan perdagangan produk petroleum di sana. Kapal yang lebih kecil, terutamanya yang masih baru, berlayar di laluan yang lebih jauh untuk membiasakan diri mereka dengan kawasan perdagangan tersebut.

Penerimaan kapal-kapal baru yang berterusan turut menambah kekangan pada armada global yang sedia ada. Berdasarkan aliran ini, sudah pasti wujud lebih banyak penangguhan dan pembatalan pembinaan kapal-kapal baru yang bakal menurunkan pesanan semasa untuk jangka masa pendek.

Walaupun kadar tambang pengangkutan telah meningkat untuk kapal tangki produk berbanding kadar yang rendah pada tahun 2009, masih wujud tekanan akibat permintaan komoditi yang rendah dan pemilik kapal akan lebih terdedah kepada kontrak jangka pendek dalam usaha untuk menampung kos operasi mereka.

Melangkah ke hadapan, pasaran semasa akan tetap mencabar tetapi terdapat beberapa faktor yang mungkin dapat memberi kelebihan kepada industri maritim seperti penghapusan kapal-kapal 'single hull' secara berperingkat tahun ini, pembatalan pesanan kapal baru di limbungan dan peningkatan permintaan produk berasaskan petroleum. Selain itu, setelah mengalami kemelesetan yang berpanjangan, pasaran telah bersedia untuk kembali meneguh dengan peningkatan permintaan, terutamanya di Lautan Pasifik. Ianya mungkin dapat mengubah keadaan dan membantu pasaran pukat dunia.

Pasaran pukat kering dijangka dapat menahan gelombang lebihan kapal-kapal pukat kering yang baru. Walaupun terdapat tanda-tanda pembatalan dan penangguhan di limbungan kapal pada tahun 2010, pasaran kapal pukat kering dijangka dapat menetralkan sebarang perubahan dalam permintaan, dan memaksimumkan pendapatan

mereka. Kadar tambang dijangka berada pada paras margin yang rendah sekurang-kurangnya sehingga 2012, manakala pemulihan hanya dijangka akan berlaku jika tempahan baru pada tahun 2010 dan 2011 tidak melebihi permintaan pasaran tahun 2013 dan berikutnya.

Pengeluaran minyak & gas (O&G) laut dalam dunia telah meningkat dengan cepat dan hasilnya dijangka akan bertambah sebanyak 80% pada 2011. Perbelanjaan tahunan untuk industri laut dalam diunjur mencapai USD24.6 bilion menjelang 2012 dengan perbelanjaan keseluruhan untuk tempoh 2008-2012 dijangka pada sekitar USD108.2 bilion.

Fokus aktiviti pembangunan laut sebahagian besarnya akan terus berada di laut dalam 'segitiga emas' Afrika, Teluk Mexico dan Brazil, dengan jangkauan rantau Asia akan menyediakan peluang baru yang cukup besar di dalam industri ini. Prospek positif untuk aktiviti laut dalam didorong oleh pertumbuhan permintaan tenaga global, kekurangan aktiviti di laut cetek dan di darat serta kemajuan teknologi baru yang meningkatkan kebolehlaksanaan teknikal dan ekonomi pembangunan laut dalam.

## Chairman's Statement *Penyata Pengerusi*

In Malaysia, state controlled oil major Petroliam Nasional Bhd (Petronas), is slated to intensify its development of seven offshore oil fields from 2011 onwards, and have committed to spend around USD2.1 billion to undertake major enhanced oil recovery (EOR) projects, rejuvenation of facilities and further development and drilling activities in the fields.

There are approximately 600 oil fields in the Asean region with 163 oil wells located in Malaysian waters. Most of these wells are more than 20 years old and thus have increasing demands for hook up, commissioning and maintenance. Works said to be in the region of USD4 billion in value are known to be in the pipeline.

However, some of the oil-producing countries are implementing a cabotage policy, which intensifies competition in the sector. Nevertheless, the prospects for the offshore vessel segment look positive, despite new building orders putting downward pressure on day rates.

Against the challenging outlook, more shipping companies are expected to form alliances and pool their resources to remain competitive.

### The Way Forward

The Group's performance is expected to be satisfactory in the current year with the anticipated recovery in charter rates.

Financially, the Group continues to be in a strong position.

The Company, along with its joint venture partners, will continue to steer its investments, and GMVB, to greater heights. Our fleet will continue participating in international shipping tenders, winning contracts of affreightment and earning foreign exchange for Malaysia, while promoting the country as an important trading nation.

The Company will take all pre-emptive measures to counter the hurdles faced in the current year, while taking aggressive steps forward.

As a venture capital investment holding company, the Company will execute its role diligently by pursuing its objective to nurture more local shipowners to expand in the international shipping market.

Further, to boost its collaboration with Akademi Laut Malaysia and address the shortage of Malaysian crew, the Company will continue to support its sponsorship program to develop well-trained and competent seafarers.

### Appreciation

The Company's performance during the year was made possible with the full commitment from the Board of Directors, Management team and staff, along with the support of its shareholders and joint venture partners, financiers, ship managers and shippers.

Their dedication, commitment and loyalty are appreciated.

Our achievement also reflects the continued assistance from the Ministry of Finance, Bank Negara Malaysia and other regulatory authorities.



Di Malaysia, syarikat minyak utama milik kerajaan, Petroliam Nasional Bhd (Petronas), dijangka akan meningkatkan pembangunan tujuh telaga minyak luar pesisir mulai 2011, dan akan membelanjakan kira-kira USD2.1 bilion untuk melakukan projek-projek peningkatan perolehan minyak (EOR), membaikpulih kemudahan dan aktiviti pembangunan lanjutan serta aktiviti penggalan di telaga minyak.

Terdapat kira-kira 600 telaga minyak di rantau Asean di mana 163 buah daripadanya terletak di perairan Malaysia. Sebahagian besar telaga ini berusia lebih dari 20 tahun. Ini akan mengakibatkan peningkatan aktiviti-aktiviti pengangkutan, pemasangan dan penyelenggaraan. Kerja-kerja ini dianggarkan bernilai kira-kira USD4 billion dan sebahagian besarnya datang dari jaringan paip di dasar lautan.

Namun demikian, beberapa negara pengeluar minyak telah melaksanakan dasar Kabotaj dan ini menyebabkan peningkatan persaingan di sektor ini. Sungguhpun begitu, prospek untuk segmen kapal luar pesisir masih kelihatan positif meskipun pesanan pembinaan kapal baru menghimpit kadar perolehan harian.

Berlatarbelakangkan situasi mencabar ini, lebih banyak syarikat perkapalan dijangka akan membentuk perikatan dan menggabungkan sumber mereka untuk kekal kompetitif.

### **Tinjauan Masa Hadapan**

Prestasi Kumpulan GMVB dijangka terus memuaskan dengan jangkaan pemulihan pada kadar perolehan tambang kapal.

Dari sudut kewangan, Kumpulan GMVB terus berada dalam kedudukan yang kukuh.

GMVB bersama-sama dengan rakan-rakan usaha sama akan terus membawa pelaburannya dan Syarikat ke tahap yang lebih tinggi. Armada kami akan terus mengambil bahagian dalam tender perkapalan antarabangsa, memenangi kontrak tambangmuatan dan memperoleh tukaran mata wang asing untuk Malaysia, sambil mempromosikan Malaysia sebagai sebuah negara perdagangan yang penting.

GMVB juga akan mengambil langkah awal untuk mengatasi rintangan yang dihadapi dalam tahun ini sambil maju ke hadapan.

Sebagai sebuah syarikat pelaburan modal teroka, GMVB akan melaksanakan peranannya dalam mencapai objektif membantu lebih banyak pemilik kapal tempatan untuk berkembang di pasaran perkapalan antarabangsa.

Seterusnya, untuk meningkatkan kerjasama dengan Akademi Laut Malaysia dan mengatasi kekurangan pelaut di Malaysia, GMVB akan terus menyokong program penajaan pelajar untuk melahirkan para pelaut yang terlatih dan cekap.

### **Penghargaan**

Prestasi Syarikat pada tahun ini dapat dicapai dengan komitmen penuh daripada Lembaga Pengarah, pihak pengurusan dan kakitangan bersama-sama dengan sokongan teguh daripada para pemegang saham dan rakan-rakan usaha sama, pembiaya, pengurus kapal dan syarikat-syarikat perkapalan.

Dedikasi, komitmen dan kesetiaan mereka sangat saya hargai.

Kejayaan kami juga adalah hasil bantuan berterusan daripada Kementerian Kewangan, Bank Negara Malaysia dan badan-badan berkuasa yang lain.



## Chairman's Statement *Penyata Pengerusi*

A special thanks goes to our former Director and Chief Executive Officer, Yang Berbahagia Dato' Huang Sin Cheng, and also to Encik Norulhadi bin Md Shariff, who retired as the Director and CEO of GMVB on 30 August 2010 and 30 April 2011 respectively. I would like to extend my sincere gratitude for their invaluable contributions over the years with the Group.

I am also pleased to welcome Yang Berbahagia Dato' Abdul Rahim bin Abu Bakar, Encik Taufiq Ahmad@Ahmad Mustapha bin Ghazali and Puan Rashidah binti Mohd Sies, who were appointed to the Board in June 2010, September 2010 and April 2011, respectively. We look forward to benefit from their fresh insights.

The year 2011 has started out on a sad note as we extend our deepest condolences to the family of Allahyarham Captain A. Ghani bin Ishak, who served GMVB since 2010. His expertise in shipping will be sorely missed.

2011 will, without a doubt, continue to be challenging, with new obstacles to overcome. We will continue to stay focused on our goal, i.e. to further develop the country's maritime industry.

I would hereby like to express my indebtedness to all parties who have supported us and hope for their continued assistance, to steer the Company to greater heights.







Setinggi-tinggi penghargaan ditujukan kepada bekas Pengarah dan Ketua Pegawai Eksekutif (CEO) , Yang Berbahagia Dato' Huang Sin Cheng dan Encik Norulhadi bin Md Shariff yang masing-masing bersara sebagai Pengarah dan CEO GMVB pada 30 Ogos 2010 dan 30 April 2011. Saya ingin mengucapkan terima kasih yang tulus ikhlas atas sumbangan tidak ternilai mereka selama bertahun-tahun bersama GMVB.

Saya juga ingin mengalu-alukan kedatangan Yang Berbahagia Dato' Abdul Rahim bin Abu Bakar, Encik Ahmad Taufiq @ Ahmad Mustapha bin Ghazali dan Puan Rashidah binti Mohd Sies, yang masing-masing telah dilantik sebagai ahli Lembaga Pengarah pada Jun 2010, September 2010 dan April 2011. Saya mengharapkan sumbangan dan pandangan baru dari mereka untuk manfaat Syarikat ini.

Permulaan tahun 2011 telah diselubungi kesedihan dan kami dengan dukacitanya ingin mengucapkan takziah kepada keluarga Allahyarham Kapten A. Ghani bin Ishak, yang telah berkhidmat di GMVB sejak 2010. Kehilangan beliau akan sangat kami rasa, dan juga seluruh industri perkapalan.

Tidak ragu lagi, 2011 akan terus mencabar dengan pelbagai halangan baru yang akan kami harungi. Kami akan sentiasa fokus pada matlamat kami iaitu membangunkan industri maritim negara.

Dengan ini, ingin saya rakamkan rasa terima kasih terhadap semua pihak yang telah menyokong kami dan saya berharap kerjasama mereka akan terus membawa Syarikat ke tahap-tahap yang lebih tinggi.