



太平洋航運集團有限公司*

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：2343)

www.pacbasin.com

截至二零零六年十二月三十一日止年度的 全年業績公佈

太平洋航運集團有限公司(「太平洋航運」或「本公司」)董事欣然公佈本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)截至二零零六年十二月三十一日止年度的經審核業績如下：

摘要

百萬美元	截至十二月三十一日止年度	
	二零零六年	二零零五年
營業額	620.4	433.7
按期租合約對等基準的收入	344.8	264.7
股東應佔溢利	110.3	147.1
每股基本盈利(美仙)	8.3	11.6
每股基本盈利(港仙)	65	90

- 本集團年內的溢利為110,300,000美元(二零零五年：147,100,000美元)，相對異常強勁的二零零五年下半年，乾散貨運市場於今年上半年較為疲軟。每股基本盈利為65港仙(二零零五年：90港仙)
- 本集團的溢利由二零零六年上半年的36,400,000美元倍升至二零零六年下半年的73,900,000美元
- 經營業務產生的現金淨額為148,200,000美元(二零零五年：173,300,000美元)
- 穩健的資產負債表：總資產919,900,000美元，股東權益485,000,000美元。平均股本回報為36%(二零零五年：54%)
- 擬派末期股息每股22.5港仙。連同中期股息每股20港仙，全年股息總額為每股42.5港仙，代表派息率71%，總股東回報率(包括年內的股價資本收益及已支付的股息)則為51%
- 由於自有及長期租賃船隊的擴展，於二零零六年小靈便型乾散貨船的收租日數增加15%至16,420日(二零零五年：14,260日)。現時於二零零七年已確定的小靈便型乾散貨船的收租日數達20,190日，按年計升幅達23%。本集團的二零零六年小靈便型乾散貨船收租日錄得每日平均15,420美元(二零零五年：17,100美元)的收益
- 本集團現有77艘貨船(二零零六年二月：60艘)，包括35艘自有貨船、38艘長期租賃貨船及4艘代他方管理貨船。貨船的總數代表了在營運中的58艘小靈便型乾散貨船及6艘大靈便型乾散貨船，以及12艘小靈便型及1艘大靈便型的新建造貨船
- 年內的貨船資本開支總額為285,100,000美元(二零零五年：118,800,000美元)，包括支付增購8艘小靈便型乾散貨船和2艘大靈便型乾散貨船，以及10艘新建造貨船的分期付款
- 二零零七年乾散貨市場前景樂觀，這是由於全球經濟穩健，加上商品需求持續強勁，預期將不斷吸納交付量正下跌的新建造貨船
- 二零零七年現有的20,190小靈便型乾散貨船的收租日中，58%已獲訂約，預期於執行合約時將帶來每日約17,000美元的收益。波羅的海小靈便型乾散貨船指數於二零零七年二月二十八日為每日20,447美元(淨值)

主席報告書

太平洋航運一直的主要業務為向眾多世界領先的商品及工業企業提供航運服務。雖然與異常強勁的二零零五年業績相比，本集團二零零六年的溢利減少25%至110,300,000美元，每股基本盈利下降28%至65港仙，但本集團於二零零六年的業績整體表現理想。由於二零零六年首數個月乾散貨運市場相對平靜，上半年溢利僅為36,400,000美元，相比下半年溢利則有73,900,000美元。本集團年內的營業額增長43%至620,400,000美元，貨運量增長59%至2,110萬噸。

鑒於本集團在此運費波動的年度仍有平穩的表現，加上預計全球對乾散貨商品的需求將持續增長，故董事會建議派付末期股息每股22.5港仙，使二零零六年的股息總額達到每股42.5港仙，派息率為71.2%(二零零五年：73.1%)。此外，由於二零零七年有好的開始，加上本集團已就二零零七年的小靈便型乾散貨船收租日中的58%以日租約17,000美元訂立合約(當中包括1,000美元的「執行溢價」)，董事會再重申本公司的股息政策，每年將撥出最少50%的可分派溢利作股息分派。

年內值得注意的事項包括：(a)本集團於春季對市場走勢重新進行評估，讓我們得以在需求顯著增長之前以合理價格購買多艘貨船；(b)異常強勁的散貨貨運市場自夏季開始繼續發展；及(c)在暢旺的金融和航運市場下，於秋季透過發行新股籌集資金154,000,000美元。

於二零零六年，太平洋航運就購買10艘二手貨船及五艘新建造貨船所增加的資本承擔為354,000,000美元。本集團在營運中的核心船隊增加了14艘貨船(或28%)至64艘，且根據迄今為止的訂單，船隊於二零零七年將再增添四艘貨船，而於二零零八年及二零零九年則再分別增添五艘及四艘貨船。因此，在計入此13艘新建造貨船後，本集團的船隊目前共有77艘貨船，其中七艘新建造貨船為向具規模的日本造船廠訂購，另外六艘則向中國廣東的Jiangmen Nanyang Shipyard訂購。如再計入短期租賃的貨船，現時整體船隊擁有接近100艘貨船。

本集團於年內出售了兩艘高齡貨船並隨即以三年期回租該兩艘貨船，以保持一支年輕及規格統一的船隊，同時維持船隊於二零零七年至二零零九年的貨船日數。

基於強勁的貨運市場，乾散貨船價格不斷上升的同時，我們有信心航運界將繼續保持暢旺，因此我們目前的政策是有選擇性地在合適時機進一步增購貨船。在營運貨船以外，我們目前亦就若干海事基建投資項目進行評估，包括具吸引潛在長期回報的中國乾貨碼頭。

太平洋航運主要營運的小靈便型乾散貨船業務於二零零六年繼續呈現強勁的基本因素，勝於任何貨船類別。相比其他乾散貨船或其他主要貨船類別，全球25,000至35,000載重噸船隊的船齡為最高，平均船齡接近18年。根據Clarkson的資料顯示，船隊中23%的貨船(1,217艘貨船中的279艘)船齡已屆或超過27年，即該類別貨船歷來的平均報廢年齡。另一方面，小靈便型乾散貨船訂單數目上升，已預訂之新船相當於目前船隊的15%(180艘貨船)，但由於船廠短期內的訂位已告爆滿，這些新訂單大部分為訂購二零零九年後才交付的貨船。因此，可以預計於未來數年，小靈便型乾散貨船船隊將只會緩慢增長。太平洋航運將繼續擁有和經營全球其中一支最現代化(平均船齡僅逾六年)、淺吃水、配備裝卸設備、可以在全球大多數港口裝卸許多不同種類貨物的乾散貨船船隊。

至於大靈便型乾散貨船的業務，太平洋航運擁有兩艘貨船，同時亦營運多艘租賃貨船。此業務的基本因素走勢與整體乾散貨船船隊較為一致。訂單相當於目前船隊的23%，船隊貨船之平均船齡為11.5年。此類別貨船配有裝卸設備，用途靈活廣泛，相對小靈便型乾散貨船來說較為大型(40,000至60,000載重噸)。雖然它們所運載的貨物種類較少，但仍能夠靠泊很多不適合巴拿馬型和好望角型乾散貨船的碼頭。

由於中國及其他發展中的經濟體系對原材料需求持續旺盛，而且亞洲地區需要從更遠的地方採購物資以滿足其需求，因此，整體而言，乾散貨運的租金前景仍然非常明朗。

在此背景下，本集團於二零零六年繼續擴展International Handybulk Carriers(「IHC」)及International Handymax Carriers(「IHX」)聯營體。雖然小靈便型乾散貨船仍為本集團的核心業務，但本集團剛已營運首個一年的新大靈便型乾散貨船部門，已發展至該市場其中一家具規模的營運商。大靈便型乾散貨船分部於二零零六年錄得虧損，部分源於開辦成本，部分源於年初未能正確闡釋市場走勢，但目前的狀況顯示其將於二零零七年轉虧為盈。另外，隨著訂立對沖安排，未來我們於大靈便型乾散貨運業務的方向將為減輕對市場預測的依賴，轉而著重於優質的營運及與客戶成功建立的關係，以獲取更多的貨運量。

客戶服務對於太平洋航運每一位員工而言佔著很重要的位置。我們的租賃、營運及技術團隊努力不懈，以在貨物裝載量不斷增加的情況下確保維持營運效率與運輸安全。滿足承租人的高期望對我們的成功極其重要，故此我們將竭力進一步改善我們向客戶所提供的服務質素。

對環保的認知對太平洋航運來說也十分重要。我們營運一支相對年輕、因而更具能源效益的船隊，且本集團自二零零五年以來亦一直取得Lloyds Register Quality Assurance頒發的ISO 14001環境標準認證。除此之外，管理層在可行的情況下，亦有在這些標準以外於集團的貨船進一步執行成效顯彰的新環保措施，亦深知我們在環境保護的層面上有更多可予以施行的措施。

本集團於過去一年發展迅速，現時全球各地僱有260名岸上員工，而在自有的船隊上亦僱用逾1,000名海員。本集團於二零零六年在富加勒(Fujairah)、杜拜及北京開設了新的辦事處，並正在籌劃擴展我們的辦事處網絡。

中國及中東為具龐大商業潛力的兩大區域。我們於北京設立的新辦事處已準備就緒，銳意建立貨運及客戶關係，並就由中國最大的電力供應商提供噸位至我們的IHX聯營體進行磋商。在杜拜，我們於當地與富加勒政府及其他人士開展新業務，就買賣和運輸粒料而組建了現有的合營公司。該合營公司首年的業績令人振奮，且其業務將擴展到包括拖船及駁船運輸，利用其長期租賃碼頭設施從富加勒裝運貨物至其他地方。

太平洋航運的日常業務需要管理人員投放大量時間，亦要求相當的技能及對航運業的認識，專心致志以從現有業務及新業務的發展獲得最大利益。本集團管理團隊現由行政總裁Richard Hext先生領導，而Klaus Nyborg先生(之前受聘於TORM)於九月加盟本集團擔任副行政總裁，進一步增強管理團隊的實力。同月王春林先生亦加入本公司董事會，彼之前為中國外運集團副總裁兼董事總經理，現時領導本集團的中國海事基建項目團隊。現管理本集團小靈便型乾散貨船業務的Jan Rindbo先生已獲邀加入董事會，接替將於四月離任董事的Paul Over先生的職務。Over先生自太平洋航運成立以來在集團的發展過程中擔當了重要角色，我們很高興Over先生仍將擔任集團的資深顧問，繼續參與本集團的事務。

我們現已擁有一支平衡和才幹卓越的隊伍，為本人在未來減少行政職務以專注集團的策略性事務上鋪路。因此，本人的新續期合約(自四月一日起)訂明於適當時候本人將過渡至非執行的職務。

本集團所有海上及岸上員工已妥善準備迎接挑戰，為達到理想的成果，他們富有創造力並熱誠投入工作。每一位員工都為自己的工作感到自豪，這是我們集團之福份。為確定他們的努力，及意識到在此興旺的航運業挽留高質素員工的重要性，我們計劃擴大本公司的長期獎勵計劃的對象，納入更多要員。這也協助我們將員工的利益與股東的利益保持一致。

本人感謝閣下在過去一年中對本公司的支持與信心。二零零七年已有好的開始，我們將繼續全力以赴，從未來的種種機遇中為本公司所有股東創造價值。

主席
Christopher R. Buttery

香港，二零零七年三月五日

市場回顧

由於新貨船供應創歷史新高，故大部分行業專家均預測二零零六年的乾散貨運市場相對上疲弱，然而，市場於二零零六年的表現卻出乎他們的意料。市場對乾散貨，特別是鐵礦石的需求再次超出預期，輕易地吸納了新交付的貨船。這一趨勢清楚地從波羅的海乾散貨綜合指數（「BDI」）反映出來，BDI於二零零六年以2438點開市，經歷下半年令人注目的表現後，年底以4397點收市，攀升了80%。

由於鐵礦石供應短缺，及所引致市場對好望角型乾散貨船的需求下降（與強勁的二零零五年下半年相比），令反映好望角型、巴拿馬型及大靈便型（於二零零七年一月之前不包括小靈便型）乾散貨船現行租金的BDI於二零零六年初期回軟。至第二季末，強勁的商品需求（特別是中國輸出的水泥和鋼鐵）顯然已吸納了創紀錄的新建造貨船交付量。在傳統上為淡季的第三季度復甦的步伐再加快，顯示市場已進入新一輪的週期性升勢。

鋼鐵行業是推動市場對乾散貨船需求持續增加的主要動力之一。於二零零六年，全球未經加工鋼鐵的產量達到12.40億噸，較二零零五年增長8.8%¹。中國為全球鋼鐵生產增長的領導者，其鋼鐵產量於二零零六年的增長按年計幾乎達到18%¹，同時，其他主要鋼鐵產地，如歐洲、俄羅斯、北美、印度及日本亦提高了產量，推動鐵礦石於年內的裝運量再創佳績（鐵礦石為最重要的乾散貨運商品之一）。乾散貨運市場表現強勁，亦受惠於中國二零零六年自巴西而非澳洲進口絕大部分額外的鐵礦石，因為後者的出口量已告飽和。這帶來重要的噸位航距意義，因為將等量的鐵礦石由巴西運至中國所需的運力，相等於由澳洲至中國的兩至三倍。

據主要貨船經紀稱，其他重要的乾散貨運商品於二零零六年的需求亦非常強勁，使二零零六年整體對海上運輸需求增長5%至7%。然而，部分由於上文提及的噸位航距因素，部分由於未有廣泛地統計新貿易量之增長，要準確計算確實的增長數字愈來愈困難。因此，本集團將於二零零七年採取步驟以加深我們內部對整體乾散貨貿易量的了解。

由於所謂的「小宗散貨」，例如水泥、鋼鐵及林業產品的需求增長，第二季度大靈便型及小靈便型乾散貨船租金因而上升，更帶動好望角型和巴拿馬型乾散貨船市場復甦，而中國再次成為小宗散貨的主要進口國及主要出口國。鐵礦石乃主要的商品類別，但其他多種貨物之貿易亦隨着全球國內生產總值（GDP）及工業生產之增長而迅速發展：氧化鋁行業增長迅速，帶動焦炭、鐵鋁氧石及氧化鋁的航運需求；亞洲及印度對紐西蘭木材的需求推動木材的運輸量，而對小宗散貨而言，最明顯的支持來自美國及中東對水泥的旺盛需求所帶來的水泥貿易。中國已積極填補水泥供應的短缺，二零零六年中國的水泥出口量增長63%²，並因此吸納了很大部分在年內交付的新大靈便型乾散貨船。

小靈便型乾散貨運市場的走勢與整體乾散貨運市場大致上一致，除了此市場的復甦在第一季度已經開始，現租租金由二月份每日11,000美元的低位逐漸回升，至三月底已達到每日13,000美元。市場在第二個季度繼續復甦，新引入的波羅的海小靈便型乾散貨船指數（「BHSI」）於六月底升至幾乎每日15,000美元（淨值）³，然而，市場的復甦步伐於第三季度才真正加速，九月底BHSI更達到每日20,350美元（淨值）。經過一段長時期增長後，第四季度小靈便型乾散貨運市場進入整固期，但BHSI仍再上升每日1,000美元；因此，BHSI於年底達到每日21,350美元（淨值），於二零零七年二月二十八日為每日20,447美元。

至於大靈便型乾散貨運市場方面，雖然波羅的海超靈便型乾散貨船指數（「BSI」）整體走勢與BDI相符，但BSI的波動性稍高。於二零零六年，大靈便型乾散貨船租金最引人注目的特點為其增幅相對高於巴拿馬型貨船租金的增幅，反映配備裝卸設備的大靈便型貨船在營運方面具有更大的靈活性，並適合運載有特定尺寸和種類的貨物。二零零六年，BSI以每日28,563美元（淨值）收市，較年初的每日17,384美元上升64%。該等增長主要受惠於中國的鋼鐵及水泥出口，以及接近年末繁忙的貨運市場所致。於二零零七年二月二十八日，BSI達到每日29,007美元（淨值）。

貨船供應：預訂冊、報廢及資產價值⁴

於二零零六年，按載重噸計算，乾散貨船隊整體增長為6.7%，增幅低於去年的7.0%，但仍處於歷史高位。太平洋航運所營運介乎25,000至35,000載重噸的小靈便型乾散貨船船隊，按年計只錄得1.4%的增幅，此增長率為所有乾散貨船類別中最低，這是因為造船廠仍然傾向建造利潤較高的較大型乾散貨船、油輪和集裝箱貨輪。

儘管造船廠於二零零六年交付的乾散貨船達2,570萬載重噸，較去年的2,340萬載重噸為高，但亦有190萬載重噸的貨船報廢，高於二零零五年的100萬載重噸，因此於二零零六年船隊的擴充略低於二零零五年的水平。儘管造船廠的貨船交付量持續高企，但整體乾散貨船船隊的平均船齡由每艘的15.0年上升至15.1年。於小靈便型乾散貨船類別同樣如此，截至二零零六年年末，介乎25,000至35,000載重噸的小靈便型乾散貨船船隊的平均船齡為每艘17.9年，較去年上升0.3年。即使造船廠交付更多新貨船及舊船報廢活動增加，但乾散貨運貿易卻越來越依賴已超過其正常經濟營運年期的高齡貨船。

二零零六年乾散貨船報廢差不多相當於去年的兩倍，但仍然低於正常的更換水平。報廢活動並非平均地分佈，超過75%的報廢於二零零六年的上半年進行，其後由於下半年租金上升，報廢活動再度放緩。

由於租金上漲，二零零六年下半年新建造貨船的訂單增加，致乾散貨船預訂冊由年中相當於船隊的20%，增長到年底逾22%，實屬意料之內。雖然貨船訂購量大增，但因為造船廠的訂位短期而言已差不多爆滿，因此二零零六年下半年大部分所訂購的貨船將在二零一零年及之後才交付。由於願意建造較小型的乾散貨船的船廠較少，小靈便型乾散貨船的預訂只相當於目前該類別船隊的15%。

即使包括未有列入已公佈的造船訂單統計資料中的訂單，二零零七交付的貨船預期亦不會與去年的交付量存在重大的差距。預計二零零八年交付的貨船數目將更少。

此外，儘管租金高企且盈利優厚，但越來越多舊船須予以報廢。船隊資料顯示約有2,600萬載重噸的乾散貨船船齡超過27年，相等於二零零六年交付的乾散貨船載重噸總和。儘管這些舊船的報廢只會逐步進行，預計二零零七年的報廢率將會上升，因而抵銷部分投入服務的新船所增長的運力。在25,000至35,000載重噸的貨船類別中，800萬載重噸或佔現有船隊23%的貨船的船齡為27年或以上，而預訂冊之新船合計為600萬載重噸，只佔現有船隊15%。

二零零六年年初乾散貨運市場比較低迷，造成貨船價值於二月份降至新低。期後前景有所改善，二手貨船的價格開始攀升，至第三季初，價格水平已經超過二零零五年春創造的歷史高位。貨船價值於年內再繼續上升，根據Clarkson的資料，截至二零零六年年末，5年船齡的小靈便型乾散貨船及大靈便型乾散貨船的價值較一年前增長了大約20%至30%，然而，據我們的估計增幅應接近30%至40%。

¹ 資料來源：IISI

² 資料來源：SSY

³ BHSI已扣除了5%的經紀佣金

⁴ 資料來源：所有船隊資料均來自Clarkson

業務回顧及展望

小靈便型乾散貨船

本集團的 International Handybulk Carriers (「IHC」) 聯營體經營世界最大的現代化小靈便型乾散貨船船隊之一，專注於為小靈便型乾散貨船的領先工業終端用戶提供貨運服務。IHC 於一個能將空船時間—或「壓載」時間降至最低的互補型貿易航綫網絡中經營其船隊。船隊規模與嚴緊的租賃管理，一方面提高收益，同時使 IHC 能為其客戶提供具吸引力的收費及頻密可靠的服務。IHC 船隊的平均船齡僅逾六年，而行業平均船齡為 18 年，這是 IHC 能夠提供可靠服務的重要因素。受近期的商品市場繁榮影響，一般營運商都限制存貨量，因而形成了原料「按時」運送的趨勢。遲交貨物可導致工廠停工，代價極其高昂，客戶因此堅持準時可靠的服務，而 IHC 必須予以提供。IHC 的員工在遍佈全球的綜合網絡辦事處向各自所在時區提供專門銷售及營運服務。

IHC 於二零零六年運載 1,580 萬噸貨物，較二零零五年增長 17%。IHC 運載的大多貨物種類均有可喜增長，特別是該部門於二零零六年運輸的鋼材(增長 67%)與金屬精礦(增長 43%)錄得強勁的增長。該等商品運輸量增長反映環太平洋區建築業需求強勁以及 IHC 與該行業內客戶保持密切的聯繫。IHC 船隊於二零零六年處理逾 75 種不同的商品種類，而其最大的五類商品為林業產品、水泥、穀物、肥料及金屬精礦，合共佔運載總量的 54%。運載貨物品種繁多，反映小靈便型乾散貨船用途靈活廣泛，遠較大型的乾散貨船能帶來相對穩定的收益。

小靈便型乾散貨船收租日與上年同期相比增長 15% 至 16,420 日，此乃由於太平洋航運的「核心」自有及長期租賃船隊為滿足客戶需求而增長所致。

IHC 船隊的貿易模式繼續專注於環太平洋區，其約 80% 貨船調配至這個區域航運。IHC 核心貿易集中於自澳洲、紐西蘭及北美西岸等資源豐富的地區向亞洲的高增長國家和地區運載「順航」貨物。其營運策略中一個重要部分為於亞洲重新調配貨船，以運載產生收益的「逆航」貨物，藉此減少壓載日數。該策略的成功，從本集團運抵澳洲、紐西蘭及北美西岸的貨物量比上年同期按年增長約 50%，在 IHC 貨船總卸貨量中所佔比例達到創紀錄的 34% 可見一斑。IHC 於二零零六年的壓載時間佔總船隊日的 14%，與二零零五年相若。

中國在乾散貨運中的重要地位迅速提高，但不僅僅局限為主要的原料進口國。由於國內產能超出需求增長，中國於二零零六年成為世界市場上水泥與鋼材的主要供應國。此乃反映於二零零六年 IHC 自中國運出的水泥及鋼材量分別較二零零五年增長 69% 及 65%。

IHC 主要旨在為太平洋航運及其他聯營體成員各自的小靈便型乾散貨船船隊獲取溢價收益，以及透過較長期的貨運預訂在遠期盈利方面提供一定程度的確定性。與 Clarkson 的一年期租平均租金相比(儘管這未必是最理想的比較)，IHC 於二零零六年表現優於市場，每日租金較市場高出約 1,800 美元。高資產利用率是達致此一良好財務表現的重要原因。此外，透過改善技術管理及船員安排，本集團於二零零六年得以將船隊停租日(不包括入塢)降至平均每艘船 0.3 日(二零零五年：5.4 日)。

為管理其風險組合和維持可觀的收益，IHC 利用最近發展的衍生工具「貨運期貨協議」市場。貨運期貨協議使 IHC 可在貨船尚未訂有「實際」貨物合約的情況下為其對沖部分遠期貨運風險。由於 IHC 的核心船隊規模龐大，IHC 的貨船數量經常多於貨物合約，因此通常出售貨運期貨協議以暫時替代實際貨物。下表列示 IHC 現有的貨運期貨協議，該等貨運期貨協議僅佔 IHC 全部風險的一小部分。

於二零零六年，本集團的 16,420 收租日每日錄得淨收益 15,420 美元。於二零零七年二月二十八日，本集團二零零七年的 20,190 小靈便型乾散貨船收租日中已有 58% 按平均租金約 17,000 美元(包括預期執行溢價每日 1,000 美元)獲預訂，且本集團已開始為二零零八年及二零零九年進行貨物預訂，迄今為止的預訂已達到可喜的好開始。本集團「執行溢價」乃本集團透過以可減少實際空船時間並提高收益的方式將合約與短期租賃噸位相配合，以獲得實際每日收益超出本集團與客戶訂立合約訂明的平均租金的部分收入。此乃本集團業務模式的重要部分。

下表分別列示 IHC 於二零零六年及二零零七年的船隊收租日及預訂租金：

小靈便型乾散貨船業務概要	單位	二零零六年	二零零七年
貨運承諾			
收租日數	日數	16,420	10,450
貨運期貨協議淨額	日數	—	1,280
對等收租日數	日數	16,420	11,730
期租合約對等基準	美元	15,420	17,000
貨船承諾			
收租日數	日數	16,420	20,190
持倉淨額			
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	百分比	100%	58%
小靈便型貨運期貨協議業務概要	單位	二零零六年	二零零七年
已出售貨運期貨協議	日數	—	1,420
已購買貨運期貨協議	日數	—	—
已變現貨運期貨協議淨額	日數	—	140
		二零零六年 十二月三十一日	二零零七年 二月二十八日
已出售貨運期貨協議淨額	日數	—	1,280

大靈便型乾散貨船

本年度是太平洋航運大靈便型乾散貨船業務的首個完整營運年度。本集團已著手在大西洋與亞太地區設立有利可圖而運力充裕的 International Handymax Carriers (「IHX」) 聯營體，由本集團設在倫敦與上海的辦事處進行協調。IHX 於二零零六年年初開始營運，並即時開始與客戶建立聯繫和不斷增加其貨物訂單。

該項業務於年內錄得創辦虧損 4,100,000 美元，包括主要於年內第一季度持有並於第二季度平倉的貨運期貨協議倉盤的已變現虧損 4,700,000 美元。此外，由於運費市場日趨強勁，該分部於年底就其將於二零零七年平倉的貨運期貨協議錄得未變現虧損 2,000,000 美元，此等虧損將因我們的實際貨船租金上升而獲得補償。

IHX 乃因應客戶對太平洋航運有必要增設大靈便型乾散貨運服務，以能夠同時為客戶提供大靈便型乾散貨運和小靈便型乾散貨運的要求而設立。正因為此，該項業務最初直接或透過我們的地區性集團辦事處，運用與客戶的既有密切聯繫而發展，繼而擴展至與新客戶的關係。與 IHC 一樣，IHX 配合順航與逆航線路，以盡量降低貨船壓載時間。IHX 亦有限度地利用貨運期貨協議以對沖其貨運市場風險，特別是未能即時獲得合適的貨物預訂時會進行此等對沖。

IHX 現已發展成為本集團整體業務中一個起補充作用、已整合和不斷迅速增長的業務部分。貨運量由二零零六年上半年的 120 萬噸增加至下半年運載量超過 410 萬噸，使第一年的運載總量達到約 530 萬噸。

IHX 貨運的五種主要商品類別為農產品及穀物、水泥及熟料、煤、鐵礦石以及肥料。其他主要商品包括鋁、精礦及石油焦。該等貨物中約 60% 往來於太平洋，40% 往來於大西洋。最大的單一裝貨區為東南亞，而最大的單一卸貨區則為印度洋及中東。IHX 總貨運量中近 10% 在中國裝卸。

IHX 開始初期主要使用短期租賃貨船為其客戶提供服務，現有 18 艘租期最長為十二個月的貨船。IHX 於年內亦租入多艘租期較長的貨船，並購買兩艘大靈便型乾散貨船，已於第三季度交付。於第四季度，繼兩名第三方船東的兩艘貨船加盟，使 IHX 聯營體的載重噸得以進一步增加。視乎市況而定，本集團預計船隊於未來十二個月將進一步增長。

於二零零六年，即本集團大靈便型乾散貨船的首個營運年度，本集團的收租日數為 5,050 日，並錄得淨收入每日 16,330 美元。該等數字包括兩艘 IHX 聯營體以外自二零零四年及二零零五年起按已固定的五年期租賃租用的大靈便型乾散貨船，使整體平均每日淨收入減少 1,330 美元。於二零零七年二月二十八日，本集團的大靈便型乾散貨船就二零零七年已確定的收租日數為 5,040 日，其中 97% 已按每日 21,560 美元的平均租金獲預訂。

大靈便型乾散貨船業務概要	單位	二零零六年	二零零七年
<i>貨運承諾</i>			
收租日數	日數	5,050	4,410
貨運期貨協議淨額	日數	—	460
對等收租日數	日數	5,050	4,870
期租合約對等基準	美元	16,330	21,560
<i>貨船承諾</i>			
收租日數	日數	5,050	5,040
<i>持倉淨額</i>			
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	百分比	100%	97%
大靈便型貨運期貨協議業務概要	單位	二零零六年	二零零七年
已出售貨運期貨協議	日數	1,510	1,280
已購買貨運期貨協議	日數	1,270	820
已變現貨運期貨協議淨額	日數	240	—
		二零零六年 十二月三十一日	二零零七年 二月二十八日
已出售貨運期貨協議淨額	日數	—	460

其他營運及業務發展

太平洋航運的非核心業務和為業務發展投入的努力於二零零六年有可觀的發展。本集團致力於透過可增值的供應鏈部分進一步參與海運相關業務，藉以為本集團客戶提供更全面的服務。

本集團於二零零六年夏季組建一支專責隊伍，致力在中國發展我們認為有良好潛在回報的港口及相關基建機會。該隊伍由中國外運集團前海運業務助理總裁及董事總經理王春林先生領導，現正就多個項目開展評估，包括就一項與中國港務主管機關的一般貨物碼頭投資機會進行合作。

本集團於去年十一月新開設的北京辦事處將為我們擴展中國的覆蓋率。本集團於中國大陸的專責隊伍由 Pacific Basin China 總裁李斌先生領導，致力於不斷為本集團貨船爭取新的貨運機會，同時亦負責維持與客戶現有的關係，包括本集團與現時亦有向本集團的 IHX 聯營體僱用噸位的該等中國領先電力供應商之間的夥伴關係。

隨著基建發展持續興旺，原料進口需求增加，中東繼續成為值得關注的地區。本集團與富加勒政府及其他方就在中東運送粒料而設立的合營企業 Fujairah Bulk Shipping Limited 於其首個完整經營年度錄得盈利，現時僱用一艘小靈便型乾散貨船及兩艘大靈便型乾散貨船。該合營企業買賣粒料，其貨運量自二零零六年一月以來一直穩步增長。該合營企業的首個碼頭亦已展開拖船與駁船業務。除該項業務以外，太平洋航運於十二月在杜拜開設了新的辦事處，為本集團在該地區與貨物及基建相關的其他業務開發活動提供一個基地。該辦事處亦已開始在印度次大陸發展業務，我們逐漸看到該地區的貨運機會正在不斷增加。

透過與一名中國合作夥伴設立的另一間合營企業，本集團剛獲華北一間船廠交付已預訂的首批兩艘小型散貨船，並可選擇再建造四艘。該等貨船載重噸為6,600噸，雖然遠小於本集團慣常的小靈便型乾散貨船，但同樣是用於運載同類的貨物，並擬作為參與需求日益旺盛的中國沿海貿易的第一步。

船隊發展

	貨船數目			總數
	自有	租賃 ¹	代他方管理	
小靈便型乾散貨船－營運中				
於二零零六年一月一日	17 ²	27	4	48
新建造貨船交付	1	3	–	4
二手購入	6	–	(2)	4
行使一艘長期租賃貨船之購買選擇權	1	(1)	–	–
新租賃	–	3	–	3
租賃屆滿	–	(2)	–	(2)
出售及有期回租 ³	(3)	3	–	–
出售	(1)	–	–	(1)
新代他方管理貨船	–	–	2	2
於二零零七年二月二十八日	21	33	4	58
小靈便型乾散貨船－新建造貨船				
於二零零六年一月一日	6	4	–	10
新訂單	6	–	–	6
新建造貨船交付	(1)	(3)	–	(4)
於二零零七年二月二十八日	11	1	–	12
於二零零七年二月二十八日 之小靈便型乾散貨船船隊	32	34	4	70
大靈便型乾散貨船－營運中				
於二零零六年一月一日	–	2	–	2
二手購入	2	–	–	2
新租賃	–	2	–	2
於二零零七年二月二十八日	2	4	–	6
大靈便型乾散貨船－新建造貨船				
於二零零六年一月一日	–	–	–	–
新訂單	1	–	–	1
於二零零七年二月二十八日	1	–	–	1
於二零零七年二月二十八日 之大靈便型乾散貨船船隊	3	4	–	7
於二零零七年二月二十八日 之船隊總數(包括新建造貨船)	35	38	4	77

¹ 包括本集團持有購買選擇權的27艘小靈便型乾散貨船及兩艘大靈便型乾散貨船

² 包括於二零零五年十二月購入但於二零零六年第三季度交付的「Willow Point」(原名「Ocean Bulker」)

³ 包括預計於二零零七年五月底前交付的「Oak Harbour」

註：此表並不包括小型散貨船、拖船或駁船

年初，本集團小靈便型乾散貨船船隊有48艘貨船，包括17艘自有貨船、27艘長期租賃貨船及四艘代他方管理貨船，另加十艘在建的新建造貨船，其中六艘預期於交付後加入自有船隊行列，而另外四艘則從交付日起加入長期租賃船隊行列。本集團另有兩艘長期租賃的大靈便型乾散貨船已在營運中。

小靈便型乾散貨船船隊

利用從二零零五年出售及回租項目所釋放的資金，以及於二零零六年十一月配售新股所得之新資金，年內本集團得以按現時來說極吸引之價格，透過私人場外交易收購及獲交付八艘二手小靈便型乾散貨船。在這些新收購的貨船中，兩艘為本集團之前代他方管理貨船，一艘為本集團行使購買選擇權所收購之前租賃貨船。此外，本集團已獲交付一艘本集團於二零零六年上半年所訂購的新建造小靈便型乾散貨船。於二零零六年，本集團亦以長期租賃租入另外六艘貨船，其中四艘為新建造貨船，於交付後加入本集團的租賃船隊。另一方面，兩艘貨船於其租賃期屆滿後已離開本集團之船隊。年內本集團代他方管理貨船船隊亦有兩艘貨船加入。因此，於本報告日，本集團在營運中的小靈便型乾散貨船船隊共有58艘貨船，代表著自二零零六年年初船隊規模擴展了21%，平均船齡只稍高於6年。

為從強勁的貨船買賣市場中受惠和維持一支現代化的小靈便型乾散貨船船隊，本集團已經同意出售本集團小靈便型乾散貨船船隊中船齡最高的自有貨船當中的四艘，包括「Patagonia」、「Ocean Logger」、「Abbot Point」及「Oak Harbour」。出售以上第一及第二艘貨船（已於二零零六年完成）所得的款項約為40,000,000美元，本集團已將其用於償還銀行借貸及作為購買上述二手貨船的資金。而出售「Oak Harbour」的交易預計將於今年五月底前完成。此外，本集團於出售後即以具競爭力的租金以三年半的年期回租「Patagonia」及「Ocean Logger」及將以三年期回租「Oak Harbour」，這可讓本集團繼續保留此三艘貨船之商業控制權及盈利。與此同時，「Abbot Point」已於今年較早時候交付予其新船東並加入本集團的代他方管理貨船船隊，使本集團得以維持其船隊規模。

於二零零六年及至本報告日，本集團已訂購六艘將分別於二零零七年至二零零九年期間交付之新小靈便型乾散貨船，其中四艘目前於一向建造此類貨船的日本造船廠建造，另外兩艘為行使根據本集團於二零零五年十二月與華南的Jiangmen Nanyang Shipyard訂立的四份造船合約所附帶的選擇權建造。這使本集團向Jiangmen Nanyang Shipyard訂造的貨船總數達到六艘。因此，於本報告日，本集團的小靈便型乾散貨船造船訂單已達十二艘，其中四艘於二零零七年交付，四艘於二零零八年交付，其餘四艘於二零零九年交付，這使本集團能夠平穩地擴充其船隊規模，同時維持一支現代化及規格統一的小靈便型乾散貨船船隊。

大靈便型乾散貨船船隊

本集團於二零零五年十二月以營運者身份進入大靈便型乾散貨船之業務。為擴展本集團的大靈便型乾散貨船船隊以加強在此市場領域的參與，本集團於二零零六年購入兩艘貨船，另外再以長期租約租入兩艘大靈便型乾散貨船。最近，本集團還向一間著名的日本造船廠訂購一艘54,000載重噸新建造乾散貨船。這讓本集團能夠以與近期強勁的二手資產價值相比十分具吸引力的價格，進一步擴充本集團的大靈便型乾散貨船船隊。

概述

於本報告之日，本集團的小靈便型乾散貨船船隊共擁有70艘貨船，包括在營運中的21艘自有貨船、33艘長期租賃貨船、四艘代他方管理貨船及12艘已訂購的新建造貨船（其中11艘將在交付後加入自有船隊，其餘一艘將在交付後加入租賃船隊）。除一艘貨船已長期租出外，所有營運中的小靈便型乾散貨船均由本集團的IHC聯營體營運，預期本集團的新建造貨船於交付後將擴展IHC聯營體的服務。

本集團的大靈便型乾散貨船船隊包括兩艘自有貨船、四艘長期租賃貨船及一艘已訂購的自有新建造貨船。除兩艘大靈便型乾散貨船目前長期租賃予中遠集團外，所有其他貨船均由本集團的IHX聯營體營運。

短期租賃貨船

本集團的小靈便型和大靈便型乾散貨船船隊名單均不包括短期（界定為少於12個月）租賃貨船。於二零零七年二月二十八日，本集團的IHC與IHX聯營體分別按短期租賃營運四艘小靈便型乾散貨船及18艘大靈便型乾散貨船。

購買選擇權

本集團持有其34艘租賃小靈便型乾散貨船與新建造貨船中的27艘以及其四艘租賃大靈便型乾散貨船中的兩艘的購買選擇權。鑒於此等選擇權的行使價遠低於有關貨船各自現時的市值，故對本集團而言具有重大的未變現價值。此等選擇權亦讓本集團可於租賃期屆滿時繼續維持其船隊規模與營運規模。詳情請參閱本公佈內管理層討論及分析的「租賃承擔」一節。

股息

本公司已聲明的股息政策是撥出不少於可供分派溢利的50%以作分派，倘本集團業績、業務及前景表現理想，則可能撥出更高比例。根據此政策，董事會已宣派末期股息每股22.5港仙（將於二零零七年四月十七日派付）。本公司將於二零零七年四月二日至四日（包括該兩日）暫停辦理本公司的股份過戶登記。所有過戶文件連同相關股票須於二零零七年三月三十日下午四時三十分前遞交本公司香港股份註冊及過戶登記分處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室，方有資格獲派派之末期股息。

董事會決定自本年度的本集團溢利撥出71.2%作分派，反映了本集團資產負債狀況的實力、滿意的業績及樂觀的乾散貨運市場的前景。本集團為其收益的重大部分預訂遠期合約的策略讓本集團可就未來的收益、現金流量繼而對可派付予股東的股息作出更準確的預測。繼派付二零零六年度末期股息後，本集團將仍有可供分派備用逾99,900,000美元。

展望及前景

乾散貨運市場由上年中開始的週期性上升趨勢極有可能持續下去，為太平洋航運的二零零七年業績奠下基礎。由於近期美國消費見到令人鼓舞的跡象，對全球經濟的憂慮有所緩和，而今年迄今為止，中國的商品進口亦無放緩趨勢：確實，中國鐵礦石進口於一月創下3,700萬噸¹的月度最高紀錄，較二零零六年八月創下的歷史紀錄再增加300萬噸。Clarkson的小靈便型乾散貨船一年期租租金為17,600美元（淨額），去年一月份為10,230美元（淨額），至於三年期租租金則由二零零六年一月的8,760美元（淨額）上升至目前的15,080美元（淨額），反映對遠期市場信心十足²。

中國將繼續成為大宗散貨及小宗散貨貨運需求增長的最主要動力，太平洋航運在此龐大而不斷增長的市場中所佔份額仍有很大上升空間。本集團認為在接下來的數年內，沒有跡象顯示中國或其他高速新興起的經濟體系，包括印度、東南亞及中東的貨運需求將出現重大放緩。歷史數據表明，倘其跟隨日本與韓國相似的發展步伐，我們可預期中國對原材料的需求在未來數年將繼續增加。

由於貿易模式不斷隨著商品出口國的生產及基礎設施能力的轉移而演化，貨運航距的增長將在吸納貨船供應方面扮演重要角色。由於貨物的增長超過港口與鐵路基礎設施容量的增長，全球港口擁塞仍在不斷加劇，對租金帶來正面影響。

儘管季節性需求波動加大以及港口擁塞現象可能出現改變，但本集團預計市場將維持在二零零六年末達致的整體平衡。由於運載貨物的多元化，與較大型的乾散貨船相比，小靈便型乾散貨船租金的波動性很可能維持於低水平。供應方面，在所有乾散貨船類別中，小靈便型乾散貨船類（25,000-35,000載重噸）新貨船的預訂量最低，我們可以預期，隨着交付速度保持不變或放緩，加之報廢增加，船隊於二零零七年至二零零九年期間將以適中水平發展。

從本集團的核心小靈便型乾散貨船業務目前的訂約水平看來，本集團二零零七年的盈利及股息前景極為明朗。小靈便型乾散貨船來年已有58%的訂約率，除此以外，本集團亦能夠同時得益於有利的現貨市場。

本集團目前擁有規模前所未有的船隊，而船隊規模是在航運業務領域取得成功的關鍵，不論是就能夠更有效地為客戶提供服務還是盡量提高相對於市場的溢價盈利而言。本集團已為將於二零零七年至二零零九年期間交付的新貨船承擔251,700,000美元，其中四艘新建小靈便型乾散貨船將在今年交付。本集團首要的任務是以自有、長期租賃或短期租賃載重噸按照最高標準完成租船貨運合約項下的義務。本集團IHC與IHX聯營體於二零零七年初的遠期貨物訂單訂約情況令人鼓舞。鑑於現時貨船價格創歷史新高，本集團繼續對新貨船投資抱審慎態度。但憑著本集團實力雄厚的資產負債情況及現金狀況，本集團已做好準備在適當的時機收購貨船。

總括而言，市場前景興旺，預期收益可觀，加上本集團擁有規模龐大的船隊，我們有信心，二零零七對於太平洋航運將是另一個好景的年度。

¹ 資料來源：SSY

² 已扣除5%的經紀佣金，並調整至為基準貨船

綜合損益表

截至二零零六年十二月三十一日止年度

	附註	二零零六年 千美元	二零零五年 千美元
營業額	3	620,444	433,704
燃料、港口開銷及應付其他聯營體成員款項	3	(275,668)	(169,021)
按期租合約對等基準的收入	3	344,776	264,683
直接開支		(215,807)	(114,752)
一般及行政管理開支		(12,291)	(11,811)
其他營運收入		13,699	735
其他營運開支		(18,930)	—
出售物業、機器及設備收益		23,787	23,516
營運溢利		135,234	162,371
財務開支		(26,831)	(17,940)
應佔共同控制實體溢利減虧損		3,024	3,491
除稅前溢利	4	111,427	147,922
稅項	5	(1,135)	(779)
股東應佔溢利		110,292	147,143
股息	6	78,562	107,591
每股基本盈利	7(a)	8.33美仙	11.58美仙
每股攤薄盈利	7(b)	8.28美仙	11.46美仙

綜合資產負債表

於二零零六年十二月三十一日

	附註	二零零六年 千美元	二零零五年 千美元
非流動資產			
物業、機器及設備		741,014	504,309
土地使用權		427	—
商譽		25,256	25,256
於共同控制實體的權益		15,299	8,138
衍生資產		11	3,382
應收貿易帳款及其他應收款項	8	11,968	13,333
有限制銀行存款		—	1,200
		<u>793,975</u>	<u>555,618</u>
流動資產			
可供出售財務資產		—	200
存貨		15,643	9,138
衍生資產		1,481	1,607
應收貿易帳款及其他應收款項	8	45,554	25,043
銀行結餘及現金		—	430
— 已質押／有限制		—	430
— 未質押		63,242	82,081
		<u>125,920</u>	<u>118,499</u>
流動負債			
衍生負債		11,209	180
應付貿易帳款及其他應付款項	9	69,894	44,567
長期借貸的流動部分		23,881	14,912
應付稅項		1,698	1,851
		<u>106,682</u>	<u>61,510</u>
流動資產淨額		<u>19,238</u>	<u>56,989</u>
資產總額減流動負債		<u>813,213</u>	<u>612,607</u>
非流動負債			
衍生負債		1,636	1,360
長期借貸		326,584	301,973
		<u>328,220</u>	<u>303,333</u>
資產淨值		<u>484,993</u>	<u>309,274</u>
權益			
股本		155,785	128,184
保留溢利		145,048	126,308
其他儲備		184,160	54,782
總權益		<u>484,993</u>	<u>309,274</u>

附註：

1. 一般事項及編製基準

本公司於二零零四年三月十日根據百慕達一九八一年公司法在百慕達註冊成立為獲豁免有限公司。

本公司於香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）上市。

財務報表乃按照香港會計師公會頒佈之香港財務報告準則而編製。財務報表乃按歷史成本法編製，並按可供出售財務資產以及按公平值列帳及於損益表處理之財務資產及負債（包括衍生工具）的公平值作出修訂。

2. 採納新訂／經修訂之香港財務報告準則

編製該等財務報表時所採用之會計政策及計算方法，與二零零五年度之年度財務報表所採用的一致，惟繼本集團採納與其業務有關之新訂或經修訂之準則及對已頒佈準則的詮釋後，本集團已變更其若干會計政策。採納此等新訂或經修訂的準則及詮釋，並無導致本集團之會計政策發生重大變動。

3. 營業額及分部資料

本集團主要透過經營貨船船隊，從事提供乾散貨運服務。於年內所確認之營業額如下：

	二零零六年 千美元	二零零五年 千美元
營業額		
運費及租金	609,802	422,638
貨船管理收入	10,642	11,066
	<u>620,444</u>	<u>433,704</u>
燃料、港口開銷及其他費用	(257,378)	(131,492)
應付其他聯營體成員款項 ¹	(18,290)	(37,529)
	<u>(275,668)</u>	<u>(169,021)</u>
按期租合約對等基準的收入	<u>344,776</u>	<u>264,683</u>

¹ 向其他聯營體成員應付有關運費及租金的款項(扣除燃料、港口開銷及其他費用共14,400,000美元(二零零五年：19,600,000美元))，乃按其他聯營體成員參與聯營體的貨船應佔的聯營體點數計算。

主要報告形式－業務分部

本集團的業務主要為提供乾散貨運服務，故本帳未有呈列業務分部之資料。

次要報告形式－地區分部

董事認為提供乾散貨運服務乃跨國經營，該等業務的性質和成本的分配方法無法按照具體地區對營運溢利進行有意義的分配。因此本帳未有呈列地區分部資料。

4. 除稅前溢利

除稅前溢利已扣除下列項目：

	二零零六年 千美元	二零零五年 千美元
消耗燃料	91,396	48,894
消耗潤滑油	3,156	2,269
折舊		
— 自有貨船	17,158	26,241
— 租賃貨船	15,063	2,460
— 其他自有物業、機器及設備	1,178	863

5. 稅項

本年度的香港利得稅已按估計應課稅溢利以稅率17.5%(二零零五年：17.5%)作出撥備。

海外溢利的應繳稅項已按本年度的估計應課稅溢利以本集團經營業務所在國家的適用稅率計算。

自綜合損益表扣除的稅項為：

	二零零六年 千美元	二零零五年 千美元
即期稅項		
香港利得稅	585	548
海外稅項	309	231
過往年度撥備不足	241	—
	<u>1,135</u>	<u>779</u>

6. 股息

	二零零六年 千美元	二零零五年 千美元
已派付之中期股息每股20港仙(相等於2.6美仙)(二零零五年:每股30港仙或3.9美仙)	33,443	49,482
擬派末期股息每股22.5港仙(相等於2.9美仙)(二零零五年:每股35港仙或4.5美仙)	45,119	58,109
	78,562	107,591

於二零零六年及二零零五年派付的股息分別為91,552,000美元(每股55港仙或7.1美仙)及75,472,000美元(每股46港仙或5.9美仙)。本公司已於二零零七年三月五日宣佈擬派截至二零零六年十二月三十一日止年度之末期股息為每股22.5港仙(相等於2.9美仙)，股息總額為45,119,000美元。該等股息尚未於該等帳目中反映為應付股息。

7. 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按本年度股東應佔本集團溢利除以已發行普通股的加權平均數(不包括本公司長期獎勵計劃之受託人所持的股份)計算。

	二零零六年	二零零五年
股東應佔溢利(千美元)	110,292	147,143
已發行普通股的加權平均數(千股)	1,323,282	1,270,944
每股基本盈利	8.33美仙	11.58美仙
相等於	64.69港仙	89.72港仙

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按本年度股東應佔本集團溢利除以已發行普通股的加權平均數加上根據本公司之長期獎勵計劃所授出的具潛在攤薄影響的普通股份(但不包括本公司長期獎勵計劃之受託人所持有的股份)數目作出調整。

	二零零六年	二零零五年
股東應佔溢利(千美元)	110,292	147,143
已發行普通股的加權平均數(千股)	1,323,282	1,270,944
就認股權作出之調整(千股)	7,999	12,483
用於計算每股攤薄盈利之普通股加權平均數(千股)	1,331,281	1,283,427
每股攤薄盈利	8.28美仙	11.46美仙
相等於	64.30港仙	88.79港仙

8. 應收貿易帳款及其他應收款項

計入應收貿易帳款及其他應收款項內包括應收貿易帳款，其帳齡分析如下：

	二零零六年 千美元	二零零五年 千美元
30日或以下	18,682	7,636
31—60日	2,361	603
61—90日	369	593
90日以上	1,520	858
	22,932	9,690

應收貿易帳款主要包括與貨運相關的應收貿易帳款。根據業界慣例，貨運租金於完成裝貨時按租金的95%至100%支付，於卸貨後及支付港口開銷及與貨運相關的費用後結清剩餘款項。

9. 應付貿易帳款及其他應付款項

計入應付貿易帳款及其他應付款項內包括應付貿易帳款，其帳齡分析如下：

	二零零六年 千美元	二零零五年 千美元
30日或以下	10,621	1,437
31—60日	1,315	248
61—90日	482	326
90日以上	1,243	858
	13,661	2,869

管理層討論及分析

二零零六年的營業額為620,400,000美元(二零零五年：433,700,000美元)。按期租合約對等基準的收入及貨船管理收入為344,800,000美元(二零零五年：264,700,000美元)。股東應佔溢利淨額為110,300,000美元(二零零五年：147,100,000美元)。對比二零零五年，溢利淨額的減少主要是由於小靈便型乾散貨船的日常租金減少及日均貨船營運開支增加所致，此等減少，部分被所控制的貨船數目增加所抵消。

收入

609,800,000美元(二零零五年：422,600,000美元)或98.3%(二零零五年：97.4%)的營業額來自本集團自有及租賃貨船，餘下的1.7%則來自第三方貨船商業及技術管理服務及提供海運服務業務的收入。營業額按未扣除與貨運相關的開支、應付其他聯營體成員的款項(按其他聯營體成員自有的貨船參與聯營體應佔的聯營體點數計算)，以及任何燃料掉期及遠期合約公平值改變的總額呈列。與貨運相關的開支主要涉及佣金、貨船燃料、港口開銷及短期租賃貨船的租金開支。

本年度業務分部表現分析如下：

	二零零五年 總計	二零零六年 上半年	二零零六年 下半年	二零零六年 總計	按年計 的變動 (百分比)
小靈便型乾散貨船					
收租日	14,260	7,570	8,850	16,420	+ 15%
日均租金(美元)	17,100	14,400	16,290	15,420	- 10%
日均貨船營運開支(美元)	7,870	8,540	9,160	8,880	+ 13%
大靈便型乾散貨船					
收租日	720	1,680	3,370	5,050	+602%
日均租金(美元)	8,460	14,150	17,420	16,330	+ 93%
日均貨船營運開支(美元)	8,400	15,920	17,760	17,150	+104%

直接開支

二零零六年的直接開支為215,800,000美元(二零零五年：114,800,000美元)。有關增加主要是由於經營租賃的貨船租賃開支增加至120,000,000美元(二零零五年：29,500,000美元)。有關增加反映經營租賃的租賃貨船(主要為大靈便型乾散貨船)的平均數目增加，及小靈便型乾散貨船日常租金上升。

折舊開支增加至32,200,000美元(二零零五年：28,700,000美元)，主要由於本集團自有貨船的平均數目增加所致。

自有及融資租賃貨船營運開支增加至38,400,000美元(二零零五年：31,900,000美元)，此乃由於二零零五年至二零零六年期間本集團自有貨船的平均數目由33艘增加至35艘、船員工資增加及隨着貨船價值上升而調升保險開支所致。

直接開支亦包括船上備用品的銷售成本、海運服務開支，以及23,500,000美元(二零零五年：20,700,000美元)的岸上直接開支分配。岸上直接開支分配即管理自有及租賃船隊及經營海事服務業務所直接產生的岸上僱員開支、辦事處及其他有關開支。

收租日與貨船日數分析如下：

	二零零五年 總計	二零零六年		二零零六年 總計
		自有貨船	租賃貨船	
小靈便型乾散貨船				
貨船日數	14,630	12,390	4,220	16,610
入塢	(200)	(180)	—	(180)
停租日	(170)	(10)	—	(10)
收租日	<u>14,260</u>	<u>12,200</u>	<u>4,220</u>	<u>16,420</u>
大靈便型乾散貨船				
貨船日數	720	390	4,660	5,050
入塢	—	—	—	—
停租日	—	—	—	—
收租日	<u>720</u>	<u>390</u>	<u>4,660</u>	<u>5,050</u>

自有貨船船隊整體停租日相當於每艘船每年0.3日(二零零五年：5.4日)。

其他營運收入

與貨運期貨協議有關的收款的公平值變動為10,600,000美元(二零零五年：零)。此外，融資租賃及銀行利息收入則為3,100,000美元(二零零五年：700,000美元)。

其他營運開支

與貨運期貨協議有關的付款的公平值變動為18,900,000美元(二零零五年：200,000美元)。計及上文所示之10,600,000美元收款的公平值變動後，貨運期貨協議公平值之變動淨額為支出8,300,000美元(二零零五年：200,000美元)。

一般行政管理開支

本集團的行政管理開支總額為35,800,000美元(二零零五年：32,500,000美元)，當中包括列為直接開支的岸上直接開支分配23,500,000美元(二零零五年：20,700,000美元)及一般行政管理開支12,300,000美元(二零零五年：11,800,000美元)。有關增加主要由於直接參與管理船隊以應付船隊擴充的僱員增加所致。一般行政管理開支包括董事、高級管理層、主要職員及行政人員開支8,400,000美元(二零零五年：8,000,000美元)及其他行政及辦公室開支3,900,000美元(二零零五年：3,800,000美元)。

由於每名員工生產力提升，行政管理開支佔按期租合約對等基準的收入的百分比由12.3%下降至10.4%。每艘自有、租賃及代他方管理貨船的全職岸上僱員數目亦由3.4人減少至2.8人。這並不包括從事提供測量及顧問服務而不參與管理該等貨船的僱員。

應佔共同控制實體溢利減虧損

本集團應佔共同控制實體溢利減虧損為3,000,000美元，主要為本集團應佔一艘共同控制貨船「Captain Corelli」的業績，以及從事於中東運送粒料的共同控制業務的業績。

融資

財務開支26,800,000美元(二零零五年：17,900,000美元)中包括3,800,000美元(二零零五年：11,500,000美元)與自有貨船融資有關的銀行借貸之利息款項及21,200,000美元(二零零五年：4,200,000美元)與融資租賃貨船有關的融資費用。

銀行借貸利息

二零零六年的銀行借貸利息款項減少7,700,000美元，是由於二零零六年尚未償還銀行債務的平均結餘減少至62,200,000美元(二零零五年：266,100,000美元)所致。二零零六年自有貨船銀行借貸利息約為每日600美元(二零零五年：每日1,100美元)。二零零六年的平均銀行借貸利率(對沖前)約為6.0厘(二零零五年：4.3厘)。

融資費用

融資費用為21,200,000美元(二零零五年：4,200,000美元)，乃指本集團為融資租賃貨船而產生之融資租賃負債之利息付款。二零零五年下半年期間，本集團出售及光船回租17艘貨船，為期10至12年。本集團就該等交易採納融資租賃會計方法。因此，資產負債表呈列此等貨船帳面值淨額，而302,000,000美元之融資租賃負債則列入流動及長期負債。按季度支付的租金款項將分別作為資產負債表內償還融資租賃負債及損益表內融資費用的方式列帳。二零零六年融資租賃貨船6,200日的融資費用約為每日3,410美元(二零零五年：3,620美元)。日均融資費用將隨著償還資產負債表內呈列的融資租賃負債而逐年減少。於租賃期內的融資費用可以固定利率表示，二零零六年的融資租賃平均利率約為6.7厘(二零零五年：6.7厘)。

稅項

二零零六年的稅項為1,100,000美元(二零零五年：800,000美元)。根據本集團經營所在國的稅務規定，若干船運收入毋須納稅。

出售物業、機器及設備之收益

二零零六年出售物業、機器及設備的收益為23,800,000美元(二零零五年：23,500,000美元)。本集團出售及回租兩艘貨船。出售所得的款項為39,900,000美元，已用於償還該等貨船的銀行借貸及提早償還其他銀行債務。根據香港會計準則第17號「租賃」，該等交易採納經營租賃會計方法，貨船被當作已出售，隨即將出售收益或虧損確認，而其後的租賃款額確認為開支。

現金流量

百萬美元

	二零零五年	二零零六年
經營業務產生的現金淨額	<u>173.3</u>	<u>148.2</u>
– 購置物業、機器及設備及土地使用權	(121.2)	(286.6)
– 出售物業、機器及設備	139.5	39.9
– 其他	6.4	5.6
投資活動中產生／(所用)的現金淨額	<u>24.7</u>	<u>(241.1)</u>
– 配售新股所得款項減發行股份開支	–	154.3
– 淨(償還)／支用貸款	(372.9)	33.6
– 融資租賃出售所得款項	318.0	–
– 支付利息及其他財務開支	(17.0)	(25.4)
– 派付股息	(88.5)	(91.6)
– 其他	2.9	3.1
融資活動中(所用)／產生的現金淨額	<u>(157.5)</u>	<u>74.0</u>
於十二月三十一日的現金	<u>82.1</u>	<u>63.2</u>

於二零零六年十二月三十一日，本集團的營運資金淨額(不包括一年內應付融資租賃債項16,100,000美元及銀行借貸7,800,000美元)為43,100,000美元。流動資金的主要來源包括銀行存款及現金63,200,000美元及已承諾但尚未動用的有抵押銀行貸款118,900,000美元。本集團的流動資金需要主要來自一般營運資金需求(包括租賃及其他短期融資承擔)、擴展船隊及其他資本開支。

金融工具

本集團需要承擔利率、燃料價格、運費以及與以外幣指定之合約有關之外幣波動的風險。本集團透過利率掉期合約、燃料掉期及遠期合約、貨運期貨協議及遠期外匯合約對沖其所承擔的相關風險。

於二零零六年十二月三十一日，遠期外匯合約及其中一份利率掉期合約符合現金流量對沖會計法。因此此等工具於本年度的公平值的變動直接在對沖儲備予以確認。

燃料掉期及遠期合約及貨運期貨協議並無採用對沖會計處理，主要由於該等金融工具的合約期(以一整月份計算)未能與貨運的合約期完全相配。而另一份利率掉期合約亦由於其合約條款不符合而無採用對沖會計處理。上述合約因公平值變動產生的收益或虧損在損益表內之i) 財務開支(利率掉期合約)；ii) 燃料、港口開銷及其他費用(燃料掉期及遠期合約)；及iii) 其他營運收入及其他營運開支(貨運期貨協議)予以確認。採納香港會計準則第39號「金融工具：確認及計量」導致將來的合約之估計影響，提前於二零零六年期間實現為未變現非現金開支一部分，為數11,100,000美元。此等合約相關的現金流量將會在未來期間記錄。

二零零六年本集團因金融工具而在損益表內確認2,600,000美元的已變現淨虧損及11,100,000美元未變現淨虧損，導致年內合共支出13,700,000美元。該等金額中包括與貨運期貨協議有關之淨虧損8,300,000美元，其中已變現虧損為4,700,000美元，未變現虧損則為3,600,000美元。該等金額分析如下：

百萬美元	二零零五年	已變現	未變現	二零零六年
收益				
- 利率掉期合約	1.0	0.2	-	0.2
- 燃料掉期及遠期合約	7.6	4.0	0.2	4.2
- 貨運期貨協議	-	6.3	4.3	10.6
	<u>8.6</u>	<u>10.5</u>	<u>4.5</u>	<u>15.0</u>
虧損				
- 利率掉期合約	(1.0)	(0.1)	(1.4)	(1.5)
- 燃料掉期及遠期合約	(0.4)	(2.0)	(6.3)	(8.3)
- 貨運期貨協議	(0.2)	(11.0)	(7.9)	(18.9)
	<u>(1.6)</u>	<u>(13.1)</u>	<u>(15.6)</u>	<u>(28.7)</u>
淨額				
- 利率掉期合約	-	0.1	(1.4)	(1.3)
- 燃料掉期及遠期合約	7.2	2.0	(6.1)	(4.1)
- 貨運期貨協議	(0.2)	(4.7)	(3.6)	(8.3)
	<u>7.0</u>	<u>(2.6)</u>	<u>(11.1)</u>	<u>(13.7)</u>

債項

本集團的債項包括融資租賃負債302,000,000美元及銀行貸款48,500,000美元，其中16,100,000美元融資租賃負債及7,800,000美元銀行貸款為結算日後一年內應付的流動負債部分。

由於年內償還融資租賃負債，故其結餘減少至302,000,000美元(二零零五年：316,900,000美元)。銀行貸款增加至48,500,000美元(二零零五年：無)。有關增加是由於為購置貨船而重新支用現有已提早償還銀行融資所致。

於二零零六年十二月三十一日，所有未償還的融資租賃負債將於二零一五年至二零一七年期間屆滿，而所有未償還的有抵押銀行借貸將於二零一四年屆滿。

本集團的銀行貸款乃以本集團6艘帳面淨值總額為131,700,000美元的貨船以及轉讓貨船的有關盈利及保險作抵押。

本集團已承諾但尚未動用的銀行貸款額為118,900,000美元，可供支付本集團新訂造貨船承擔及其他貨船收購的資金。

本集團的資本負債比率為38.1%(二零零五年：44.9%)。此乃以貸款及融資租賃負債淨額(扣除現金)相當於物業、機器及設備帳面淨值及貨船融資租賃應收款的百分比為基準。

租賃承擔

租賃承擔包括本集團直接租賃及IHC及IHX聯營體所租賃的貨船。經營租賃承租承擔為285,100,000美元(二零零五年十二月三十一日：223,100,000美元)。該等承擔不包括列為物業、機器及設備的一部分的融資租賃下的貨船。有關增加主要由於經營租賃貨船的日常租金上升及年內平均增加租入三艘貨船所致。租賃承擔其中206,200,000美元為小靈便型乾散貨船相關的租賃承擔，而78,900,000美元則為大靈便型乾散貨船相關的租賃承擔。

本集團的小靈便型乾散貨船及大靈便型乾散貨船於各年度根據經營租賃及融資租賃之日均租金及貨船總日數(假設購買選擇權不會於期租合約到期前行使)如下：

年度	本集團之小靈便型貨船 經營租賃		本集團之小靈便型貨船 融資租賃		本集團之大靈便型貨船 經營租賃	
	日均租金 (美元)	貨船總日數	日均租金 (美元)	貨船總日數	日均租金 (美元)	貨船總日數
二零零七年	9,900	5,290	5,800	6,210	13,700	1,450
二零零八年	9,600	5,120	5,800	6,220	10,100	880
二零零九年	9,600	3,920	5,800	6,210	8,500	620
二零一零年	8,900	2,680	5,800	6,210	8,500	10
二零一一年	8,800	1,830	5,800	6,210	—	—
二零一二年	8,800	1,340	5,800	6,220	—	—
二零一三年	8,800	730	5,800	6,210	—	—
二零一四年	8,400	370	5,800	6,210	—	—
二零一五年	8,400	280	5,800	5,410	—	—
二零一六年	—	—	5,900	1,830	—	—
二零一七年	—	—	6,000	1,520	—	—
總計		<u>21,560</u>		<u>58,460</u>		<u>2,960</u>

部分租賃合約賦予本集團在期租合約期間於預先決定的時間及按預先協定的價格購買相關貨船的選擇權。小靈便型乾散貨船及大靈便型乾散貨船現有購買選擇權於其最早可予行使年度之平均行使價、於該年度之貨船數目及該等貨船之平均船齡如下：

最早可予行使 選擇權之年度	船種	貨船數目		此等貨船之 平均船齡	選擇權之平均 行使價 (百萬美元)
		融資租賃	經營租賃		
二零零七年	小靈便型	17	2	5	18.0
二零零八年	小靈便型	—	4	6	21.1
二零零九年	小靈便型	—	3	3	22.1
	大靈便型	—	1	5	17.7
二零一零年	小靈便型	—	1	3	22.5
	大靈便型	—	1	5	17.7
總計		<u>17</u>	<u>12</u>		

資本開支、物業、機器及設備及承擔

於二零零六年，資本開支(主要包括支付增購八艘小靈便型乾散貨船、兩艘大靈便型乾散貨船及10艘新建貨船的分期付款)為286,600,000美元，其中包括已資本化的入塢開支4,200,000美元。

於二零零六年十二月三十一日，本集團擁有物業、機器及設備741,000,000美元，其中683,500,000美元涉及39艘已交付貨船，每艘貨船平均帳面淨值為17,500,000美元，平均船齡為六年。

本集團就建造十一艘小靈便型乾散貨船有不可撤銷的承擔為216,800,000美元。此外，本集團亦已於年底獲授權購置及其後洽購一艘價值34,900,000美元的大靈便型乾散貨船。此等貨船將於二零零七年二月至二零零九年九月期間交付予本集團。

上述貨船的承擔將由本集團經營業務所產生的現金、現有現金及尚未動用的銀行貸款額及(如有需要)安排額外長期借貸提供所需資金。本集團已就以美元以外之貨幣結算之承擔訂立購買合約，以當時適用之匯率購買有關的貨幣。

董事對本集團可動用營運資金的意見

董事認為，在計入本集團可動用的財政資源，包括內部產生的資金及可供動用的銀行貸款後，本集團擁有足夠的營運資金應付目前的需要。

僱員

於二零零六年十二月三十一日，本集團在香港、上海、北京、大連、東京、首爾、新加坡、孟買、卡拉奇、杜拜、富加勒、倫敦、巴特埃森、候斯頓、溫哥華及墨爾本的辦事處合共聘用260名全職岸上僱員。香港為最大的辦事處，聘用150名僱員。

本集團於二零零六年的僱員開支總額約為25,500,000美元(二零零五年：23,400,000美元)，相當於本集團本年度營業額的4.1%(二零零五年：5.4%)。

本集團僱員的酬金包括固定基本薪金、酌情花紅(按年內本集團及個別僱員之表現釐定)及長期性獎勵。

本集團主要的退休福利計劃為根據《強制性公積金計劃條例》安排所有按《香港僱傭條例》聘用的僱員參與的強制性公積金計劃(「強積金計劃」)。強積金計劃乃一項界定供款計劃；根據該計劃，僱主及其僱員均須按僱員有關收入的5%至10%作出供款，僱員的強制供款以每月有關收入20,000港元的5%為上限。本集團的計劃供款於產生時列為開支。如僱員於僱主供款全數歸屬前退出計劃，沒收的供款將用作扣減本集團的應付供款。

本公司的長期獎勵計劃讓本公司可向合資格參與者授出認股權及有限制股份獎勵。

購買、出售或贖回股份

年內，本公司或其任何附屬公司均無購買、出售或贖回本公司任何股份。

遵守有關董事進行證券交易的操守守則

董事會已採納聯交所上市規則(「上市規則」)附錄10所載的上市公司董事進行證券交易的標準守則(「標準守則」)。

董事會在向各董事作出仔細查詢後確認，本公司董事已遵守標準守則及其操守守則所載列有關董事證券交易的規定標準。

遵守企業管治常規守則

本集團全年均全面遵守上市規則附錄14所載之企業管治常規守則內所有強制性條文。詳情請參閱本集團二零零六年年報內的企業管治報告。

核數委員會之審閱

本公司核數委員會已審閱本公司截至二零零六年十二月三十一日止年度的業績公佈及二零零六年年報。

末期股息及截止過戶

董事會宣佈擬派付截至二零零六年十二月三十一日止年度之末期股息每股22.5港仙，倘該末期股息於本公司之二零零七年股東週年大會上獲股東批准，預期於二零零七年四月十七日或前後派付予於二零零七年四月四日名列本公司名冊之股東。

本公司股東名冊將於二零零七年四月二日至二零零七年四月四日(包括該兩日)期間暫停辦理本公司股份的過戶登記。所有股份過戶文件連同相關股票須於二零零七年三月三十日下午四時三十分前遞交本公司香港股份註冊及過戶登記分處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室，方有資格獲派擬派之末期股息。末期股息之除息日將為二零零七年三月二十九日。

年報及在聯交所網站的資料披露

此份全年業績公佈載有上市規則附錄16第45(1)至45(8)段規定的所有資料，並將在聯交所網站www.hkex.com.hk及本公司網站www.pacbasin.com登載。

本公司將於二零零七年三月十三日向股東送呈其二零零六年年報。此外，二零零六年年報的電子版本將於二零零七年三月十四日在本公司網站www.pacbasin.com登載。

董事

於本公佈刊發日期，本公司之執行董事為Christopher Richard Buttery、Richard Maurice Hext、Klaus Nyborg、Paul Charles Over及王春林，本公司之非執行董事為Daniel Rochfort Bradshaw及李國賢博士，本公司之獨立非執行董事為Robert Charles Nicholson、Patrick Blackwell Paul、The Earl of Cromer及唐寶麟。

* 僅供識別

請同時參閱於經濟日報刊登的本公佈。