



Pacific Basin Shipping Limited

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.pacbassin.com

截至二零零六年六月三十日止六個月的中期業績公佈

太平洋航運集團有限公司(「本公司」)董事會欣然公佈本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)截至二零零六年六月三十日止六個月的未經審核綜合業績如下：

摘要

百萬元	截至六月三十日止六個月 (重列)	
	二零零六年	二零零五年
按期租合約對等基準的收入	140.4	140.9
股東應佔溢利	36.4	85.5
每股基本盈利(美仙)	2.83	6.75
每股基本盈利(港仙)	21.95	52.30

- 中期股息每股20港仙；預計全年股息總額不少於每股40港仙
- 上半年之溢利為36,400,000美元(二零零五年：85,500,000美元)；股東權益回報率為25%(二零零五年：59%)；純利率為26%(二零零五年：61%)；業績反映小靈便型乾散貨船日租率下降至14,400美元(二零零五年：18,600美元)，無出售收益(二零零五年：12,200,000美元)，開辦大靈便型乾散貨船虧損為2,300,000美元，未變現衍生工具虧損為2,900,000美元(二零零五年：收益5,800,000美元)
- 溢利現逐漸改善；最新波羅的海交易所公佈之小靈便型乾散貨船/大靈便型乾散貨船現貨租金為每日17,794美元/26,617美元，顯示非季節性強勁乾散貨運市場；波羅的海大靈便型乾散貨船二零零七年期貨指數為23,125美元(第一季度為11,888美元)；大靈便型乾散貨船業績現已錄得盈利
- 收購十艘貨船後，核心船隊的貨船數目於八月份達到71艘(包括新建造貨船)。預計二零零六年全年小靈便型乾散貨船收租日數將較二零零五年增長14%，達到16,190日，二零零七年(於進一步擴充船隊規模前)進一步增長15%至18,550日
- 儘管租金下降，但由於本集團為客戶運載的貨運量增長40%，淨收入仍錄得140,400,000美元，維持於二零零五年的140,900,000美元水平

董事會中期報告

概要

我們欣然呈交本集團截至二零零六年六月三十日止六個月之未經審核財務業績。期內本集團溢利為36,400,000美元(二零零五年：85,500,000美元)，淨收入達140,400,000美元(二零零五年：140,900,000美元)，每股基本盈利為2.83美仙，相當於21.95港仙(二零零五年：6.75美仙或52.30港仙)。

雖然乾散貨運市場於第一季度為三年以來最疲弱的季度、沒有任何出售收益(二零零五年：12,200,000美元)及在未擁有任何自有噸位的情況下開展大靈便型乾散貨船貨運業務所產生的成本(部份已變現、部份於未來變現)，溢利有所下降，但現正逐漸改善。本集團整體的貨運量增長近40%，因此營業額得以維持。

就本集團核心小靈便型乾散貨船業務來看，貨運市場於期內按期租合約對等基準所賺取的收入為每日14,400美元(二零零五年：18,600美元)，較二零零五年上半年下降每日4,200美元，在計入二零零五年上半年收租日數後，日租下跌令本集團業績減少約28,400,000美元的收入。本集團新近成立的大靈便型乾散貨船業務於期內產生已變現虧損2,300,000美元，但是目前已有盈利，且前景樂觀。根據會計規定，本集團遠期運費協議(僅將其用於對沖日後貨船及貨物)按市價計值所引致的價值變動要在本期間反映，因此溢利進一步減退。在本年及其後市況上揚的情況下，雖然本集團的大靈便型乾散貨船噸位較貨物總量為多，但本集團仍須鎖定期內未變現之帳面損失3,500,000美元；按現行或進一步上揚的市場租金，當本集團於二零零六年餘下期間及二零零七年執行實際倉盤時，將會為本集團帶來超過這金額的溢利。

乾散貨運市場於五月份開始出現週期復甦，現時更顯示出非季節性優勢。本集團的小靈便型乾散貨船業務於七月錄得本年度最高日租，而二零零七年的大靈便型乾散貨船運費期貨指數目前較今年第一季度上升近100%。這為本集團迅速增長的業務作出好的預測；本集團為客戶運載的貨物量按年計由610萬噸增加到850萬噸。儘管年初疲弱的市場對本集團上半年業績產生了不利影響，但卻令本集團有機會投資去年出售及回租計劃所得的部份款項，以遠低於上年水平的價格擴充本集團船隊。於二零零六年上半年，本集團簽約購買五艘二手小靈便型乾散貨船、兩艘二手大靈便型乾散貨船(均可貢獻本年度業績)以及三艘新訂造小靈便型乾散貨船(其中一艘將於二零零七年交付，另外兩艘於二零零九年交付)。因此本集團的船隊(包括新建造貨船)由二零零五年的60艘貨船，增至二零零六年八月的71艘貨船。

考慮到上述所有因素，董事會已宣派中期股息每股20港仙(二零零五年：每股30港仙)，並重申全年股息預計將不少於每股40港仙。高派息率反映董事會對本集團前景及乾散貨運市場的信心。

本集團將在International Handybulk Carriers (「IHC」) 及International Handymax Carriers (「IHX」) 聯營體的帶領下繼續擴展業務。儘管需付出成立大靈便型乾散貨船業務的成本，本集團相信能夠同時提供大靈便型及小靈便型乾散貨船服務的價值。IHC及IHX獲得客戶的支持使本集團深受鼓舞，我們相信客戶的支持反映了本集團通過龐大的現代化船隊及部署就近客戶的辦事處網絡所提供的服務，以及擁有穩健和具透明度的資產負債狀況。本集團致力繼續回應客戶日新月異的需求。本集團的總部及最大的辦事處設於香港，這使我們受惠於進出中國，以及在其他擴展中的經濟地區，包括日本、南韓及印度之航運商機。我們仍是唯一集所有此等優點於一身、專門提供靈便型乾散貨運服務的公司。

市場回顧

二零零六年上半年對乾散貨運而言是令人鼓舞和過渡性的時期。雖然現租租金較二零零五年上半年有所下降—實際上比本集團預算還低，但本集團發現於六月及七月期間，市場開始吸納創紀錄的新貨船交付，並逐漸形成新的週期性上升勢頭。

反映好望角型、巴拿馬型及大靈便型乾散貨船(但不包括小靈便型乾散貨船)現租租金走勢的波羅的海乾貨綜合指數(BDI)由二零零六年年初的2438點，平穩下跌至一月二十五日的2033點，其後在2300點至2800點之間徘徊，直至六月底始重拾升軌，並於二零零六年八月二十日達到3755點。BDI於七月平均約為3050點，較第一季度平均2440點高出約25%。近期此市場相對強勢，與過往兩年的季節性走勢形成對比，BDI於二零零四年及二零零五年七月的平均指數分別較當年第一季度的平均指數下降約28%及51%。BDI在夏季普遍偏軟，主要是由於鐵礦石於四月一日重新定價後貨運量下降、暖氣需求下跌以致北半球減少煤炭進口量、印度季候風導致交易受到影響，以及穀物貨運量降低所致。二零零六年夏季，儘管全球乾散貨船隊於截至二零零六年六月止期間進一步擴充約7%，市況仍繼續上揚。此等數字顯示了相關需求吸納供應增加的強度。

逾85% IHC船隊貨船營運於太平洋市場。以28,000載重噸貨船為標準，此市場的現租租金年初水平為每日12,500美元，雖於一月底曾跌至每日11,000美元，但第一季度大部份時間的現租租金仍在此水平。然而，於三月期間，因商品(特別是建築用水泥及鋼材)需求旺盛，太平洋市場明顯轉強，第二季度租金因而上升至平均每日約15,000美元。自此以後，租金更進一步提高至每日17,500美元。在大西洋，現租租金年初時處於每日11,750美元的水平，於二月初更跌至每日9,000美元，直至第二季度末始逐漸復甦。該兩個區域現時的租金水平相若。

就乾散貨運市場整體而言，商品的需求不僅保持旺盛，更超出於二零零五年創下的紀錄。需求的強勁程度可見於鐵礦石交易、煤炭交易及鋼材交易。此等商品的數據，較從有龐大數量的貨主和託運人在多不勝數的港口之間運送的小宗散貨所取得的數據，更為可靠。本集團亦考究了去年水泥交易的數據，也發現其有突出的增長。

- 中國是世界最大的鐵礦石進口國，而鐵礦石乃乾散貨運最重要的商品。第一季度充斥著鐵礦石由二零零六年四月一日起的價格走勢及對乾散貨運需求的影響的揣測。一方面，仍為二零零五年價格上漲71%而懊惱的中國鐵礦石進口商減少需求，冀望價格下降或最壞亦只是價格微漲。另一方面，主要鐵礦石出口商的需求則反方向遞增。最後結果是鐵礦石價格自四月一日以來上漲19%，意味現時的鐵礦石合約價格較二零零四年上升逾兩倍。儘管價格上漲，二零零六年上半年的鐵礦石進口量仍較二零零五年上半年增長23%，較二零零四年上半年增長64%，較二零零三年上半年則增長120%。
- 石油及天然氣價格居高不下，為煤炭業帶來鼓舞的前景，對乾散貨運來說，煤炭與鐵礦石差不多同樣重要。中國國內對煤炭需求的增長令中國減少向其他國家，主要為遠東國家的出口，致使該等國家要從更遠的地區進口煤炭，因而提高了噸位航距的需求。與此同時，中國的煤炭進口量於二零零六年首五個月按年計為38,000,000噸，較二零零五年全年增長46%。國內採礦安全問題重重，且中國對能源的需求未見減弱，因此預計此升勢將持續，這對乾散貨運極為有利。
- 鐵礦石交易跟隨中國鋼材產量及消耗量上升所引領的長期趨勢而增長。近期鋼材產品交易的增長已令市場感到意外。由於中國的鋼材產量超出國內消耗量，造成國內定價走低，而美國的情況則正好相反，以致今年中國對美國的鋼材出口攀升。中國的煉鋼廠迅速把握機遇，二零零六年上半年的鋼材出口量增至按年計的34,200,000噸，比上年同期高出48%，比二零零五年下半年則高出91%。此貿易增長的最大受惠者非大靈便型乾散貨船市場莫屬。
- 跟煤炭一樣，中國是世界最大的水泥生產國及消耗國，年產量由二零零一年起的約六億噸，逐步增長，於二零零五年的水泥產量剛超越十億噸。中國的產能擴張已超越國內一直上升的消耗水平而令水泥過剩。因此，中國水泥出口由二零零四年的700萬噸升至二零零五年約2,200萬噸，二零零六年上半年的出口量按年計約為3,500萬噸。此等出口主要以大靈便型乾散貨船運載至美國市場，承接了絕大部份新增的大靈便型乾散貨船運量。

貨船供應及報廢

一如所料，二零零六年上半年交付了大量新建造乾散貨船。本年首六個月船隊淨增長按年計算為7.2%，與二零零五年下半年的增長率相若，交付量為20餘年來最高水平。雖然預訂記錄內的未來交付數據並不完全可靠，但本集團相信可預見的船隊擴張速度將放緩。本年度報廢水平有所上升，二零零六年上半年報廢的乾散貨船噸位相當於二零零四年與二零零五年報廢噸位的總和，這主要是對第一季度貨運市場疲軟的反應，可見報廢對貨運市場氣氛的敏感度。然而，從廣泛的歷史角度來看，報廢率仍處於低水平，積壓更多接近經濟可用期限但仍在營運的超齡貨船。

全球小靈便型乾散貨船(25,000至35,000載重噸)船隊的增幅一直偏低，在報廢極少的情況下，船隊的平均船齡已升至近18年，主要因為約30%的貨船的船齡已超過25年。儘管小靈便型乾散貨船的船東能夠在現行暢旺的市場上繼續營運較高船齡的貨船，但嚴苛的監管規定及法定檢查日益成為高齡貨船船東的問題，因此船隻報廢不能無限期推遲。保養、檢驗及修理成本隨船齡增加，最終使較殘舊的船隻失去經濟效益。上述種種令本集團相信小靈便型乾散貨運噸位的供應於未來數年將仍然緊張。

貨船價格

乾散貨船二手價格於二零零五年第二季度創下高水平的紀錄後，自踏入二零零六年一直下降。至本年二月，價格較最高峰時下降約25%。然而，隨著市場信心於第二季度回升，加上市場越來越明確顯示貨船將不會於夏季大幅減價，買家開始重回市場，價格亦重拾升軌。本集團在第二季度進行了數項具吸引力的交易，以顯著較去年定價便宜的價格購置貨船—進一步的論述見下文業務回顧。

主要建造貨櫃船、油輪及運氣船的船廠訂單普遍已排滿至二零零九年，對船廠而言，建造這幾類貨船的利潤較建造乾散貨船為高。因此，可供建造乾散貨船的船位有限。需買入船隻營運的買家現時別無選擇，必須從二手市場買入船隻，令二手市場的價格持續上升至本年度第三季。雖然買盤紛至，但現代化小靈便型乾散貨船的船東卻無意出售，令此船種類型的交易缺乏，價格因而更難以釐定，但無疑小靈便型乾散貨船的價格走勢將跟隨大型貨船價格強力攀升的走勢。這意味著一艘五年船齡28,000載重噸的貨船現時的估計價值為26,000,000美元至27,000,000美元，相比年初時則約為21,000,000美元至22,000,000美元。就大靈便型乾散貨船而言，現時有較多的交易可作為定價指標，一艘五年船齡52,000載重噸的貨船於年初估計價值約26,000,000美元，現今已超過34,000,000美元。買賣價格大幅回升反映乾散貨運市場呈現更為樂觀的氣氛。

業務回顧

小靈便型乾散貨運業務

本集團旨在成為向全球各主要工業及商品公司提供小靈便型和大靈便型乾散貨運輸方案的供應商的翹楚。作為客戶供應鏈不可或缺的一部份，提供高效、具成本效益及可靠的服務實屬至關重要。憑藉本集團在市場的多年豐富經驗、遍佈服務所在地區的辦事處網絡及其中一支最大型的規格統一之現代化小靈便型乾散貨船船隊，本集團在處於需求不斷增長而日益增加對全球高齡及效率落伍的船隊的壓力下，致力向客戶提供有保證的優質服務。

本集團旗下的IHC聯營體繼續在亞太地區及大西洋地區積極向本集團客戶提供小靈便型乾散貨運服務。本期間的重點如下：

- 於二零零六年首六個月，IHC聯營體處理了逾7,300,000噸貨物（二零零五年：6,100,000噸），業務的貨運量增長了20%，而中日韓繼續為本集團的核心順航交付目的地。我們透過擴充自有及長期租賃的核心船隊收租日數（於二零零六年上半年增加12%至7,570日）及輔以使用短期租賃貨船運載該等額外貨物。
- IHC透過長期貨運預訂，維持遠高於目前現租市場的盈利，並成功提高資產使用率，這將繼續是管理層的策略重點。透過審慎配合順航與逆航貨運航程，本集團將壓載時間維持於約14%的水平。於本期間，本集團小靈便型乾散貨船的日均租金為14,400美元，而現租市場日均租金則為13,100美元。因此，長期貨運預訂的策略為本集團上半年業績作出一大貢獻。
- 於二零零六年八月二十日，本集團於二零零六年下半年的小靈便型乾散貨船收租日數8,620日中的77%已獲預訂，平均租金約為每日14,500美元；此租金水平包括我們預期執行航程時可賺取高於基本合約租金每日1,000美元的溢價。因此，就本年度全年而言，本集團的小靈便型乾散貨船收租日數16,190日中逾88%已完成或獲預訂，日均租金略高於14,400美元。另外，本集團現有船隊預計於二零零七年將提供的收租日數18,550日，其中23%已獲預訂，日租約為14,000美元（包括本集團估計執行航程時的1,000美元溢價），為建立二零零八年的訂單奠下穩固的基礎。由於大部份新合約磋商將於第四季進行，本集團預期屆時可進一步增加預訂貨運量。在這方面，本集團在磋商合約時會以最新近繼續上升的租金市場作考慮。一艘28,000載重噸貨船的現租租金近期已提升至每日17,500美元。倘客戶可按其需要，預訂未來全部或部份貨運，覆蓋客戶於來年或往後年度的貿易，客戶可因此而經營更多業務。在目前實在仍未有其他營運商擁有如此大型的現代化船隊，以及具備穩健及高透明度的資產負債狀況向小靈便型乾散貨承運商提供服務。

大靈便型乾散貨運業務

我們以IHx品牌開展大靈便型乾散貨運業務乃回應客戶對大靈便型乾散貨運和小靈便型乾散貨運的需求。本集團有幸吸引數名要員加盟集團於倫敦和上海的辦事處，並透過本集團的辦事處網絡，讓他們接觸到IHC的客戶。從業務量和促使本集團在大靈便型乾散貨運市場建立客戶信賴的地位兩方面來看，此業務已取得令人鼓舞的開始。本集團於期內運載120萬噸貨物，並賺取了按期租合約對等基準計算的收入23,900,000美元（二零零五年：3,000,000美元）。於二零零六年八月二十日，本集團擁有一支由20艘貨船組成的船隊，其中14艘為租期不多於12個月的租賃貨船。然而，開展此市場並非全無代價，本集團期內虧損了2,300,000美元。部份虧損由於本集團租用成本較高的短期租賃貨船開展業務，部份由於本集團根據二零零四年及二零零五年的市況預期市場運費同樣於本年度第一季度上升及在第二季度和第三季度下降所致。

本集團在第二季度積極地定期租賃貨船及利用場外機會購買兩艘新式大靈便型乾散貨船，有助改善以上兩個問題。此策略成本較低，同時使本集團獲得長期噸位，顯著提升了本集團在大靈便型乾散貨船方面的狀況。現本集團於二零零六年下半年及以後的貨船日數較貨物為多，因此，受惠於堅穩的市場，現時本集團的大靈便型乾散貨船營運已錄得盈利。本集團擬繼續擴張及發展大靈便型乾散貨船業務，令此業務成為集團業務的重要部份。

本集團認為於建立貨運合約時，應審慎和有限度地利用遠期運費協議，並只用於對沖本集團租賃實際貨船及承運實際貨物。運用該等工具須受到管理層的嚴格監控。本集團的綜合帳簿及風險由本集團噸位委員會管理，並由本集團董事會的行政委員會進行監察。本集團須於每一報告期的期末將遠期運費協議「按市價計值」，於二零零六年六月三十日，本集團的財務報表反映了因業務發展所平倉，有關未來會計期間倉盤的未變現「虧損」淨額3,500,000美元。該等會計準則將該等未來期間合約的預計財務表現移至本報告期，未能對應本集團使用遠期運費協議商業管理實際貨船及貨物的方法。此外，按現行市場租金，預期該虧損將被於二零零六年餘下期間及二零零七年執行實際倉盤的未來溢利所抵銷。使用運費期貨表面看來可能會使本集團的報告變得複雜，但這並不是該等工具本身的缺陷。本集團相信該等工具乃其業務中重要且越來越不可缺少的部份。

根據本集團於二零零六年八月二十日大靈便型乾散貨船、貨物及遠期運費協議，於二零零六年的長倉總共有554日，二零零七年則共有1,240日。因此本集團將可於市場保持現時水平或進一步堅穩的情況下顯著獲益。

其他業務

本集團繼續加強地區辦事處網絡，以確保客戶可直接與本集團當地的租賃和營運隊伍接洽。本集團已擴充其墨爾本、溫哥華及東京的辦事處，並已在杜拜及富加勒設立新辦事處，與本集團在香港、上海、北京及倫敦的現有辦事處互相配合。此辦事處網絡使我們能夠有效地執行航程及繼續提升本集團的遠期貨運量，兩者對於提高本集團船隊的使用率均十分重要。

在中國，本集團繼續與國內最大的電力生產公司發展業務關係，長遠而言可讓本集團成為其日後國際性燃煤貿易的合作夥伴。

另一方面，本集團獲機會從華北的一間造船廠以具吸引力的價格，購入多至六艘6,600載重噸的小型散貨船。本集團與一名中國夥伴透過成立的一間共同控制實體已簽訂合約購入其中兩艘，合約並附帶再購入另外四艘貨船的選擇權。該等貨船與太平洋航運的小靈便型乾散貨船付運相同種類的貨物，並將可增加本集團參與中國短程航運市場的機會，從而拓展本集團核心業務的利潤來源。

與此同時，本集團亦積極開拓其他新方案，藉以運用本集團的技術幫助客戶配合中國貿易散貨運輸不斷增長的需求。客戶正日益要求本集團為其整個供應鏈提供運輸方案（而本集團目前主要提供港口至港口服務）。本集團因此建立了由王春林先生（全中國最大的貨運代理公司之一中國外運集團的前任助理總裁）領導的小組，開發此類方案。目前，本集團正在認真地研究成為中國一個提供重要貨物處理設施的港口機構的主要貨船擁有及投資夥伴的商機。因此處港口水深有限，對本集團的靈便型乾散貨運服務非常有利。

中東經濟活動在能源價格屢創新高的推動下持續活躍，而我們亦正在當地發展業務。本集團與富加勒政府合資組建合營公司Fujairah Bulk Shipping Limited在二零零六年一月成立並展開營運時，只有一艘小靈便型乾散貨船，現已透過本集團新成立的大靈便型乾散貨船營運部門，從市場再租賃三艘大靈便型乾散貨船，此將增加Fujairah Bulk Shipping Limited往來富加勒與海灣北部港口的付運量。此業務正好展示本集團同時以小靈便型乾散貨船及大靈便型乾散貨船付運為客戶和業務夥伴所帶來的好處。本集團亦已於杜拜開設辦事處，作為本集團擴展於中東及南亞業務的基地。假以時日，此等發展應可顯著增強太平洋航運的實力，並為本集團的股東帶來更大的回報。

船隊發展

	貨船數目			
	自有	租賃	代他方管理	總數
小靈便型乾散貨船－營運中				
於二零零六年一月一日	17	27	4	48
新建造貨船交付	—	1	—	1
二手購入	4	—	(2)	2
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	—	(1)	—	(1)
於二零零六年八月二十日	22¹	29	2	53
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	3	—	—	3
新建造貨船交付	—	(1)	—	(1)
於二零零六年八月二十日	9	3	—	12
於二零零六年八月二十日之小靈便型乾散貨船船隊	31	32	2	65
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	—	—	2
新租賃	—	2	—	2
於二零零六年八月二十日之大靈便型乾散貨船船隊	2	4	—	6
於二零零六年八月二十日包括新建造貨船之船隊總數	33	36	2	71

1 包括將於二零零六年九月底前交付的「Ocean Bulker」(將易名為「Willow Point」)

2 包括將於二零零六年十月底前交付的「Star Victory」(將易名為「Pacific Victory」)

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，其中六艘預期將加入自有船隊行列，而另外四艘則從交付日起加入長期租賃船隊行列。本集團另有兩艘租賃的大靈便型乾散貨船已在營運中。

於二零零六年上半年，「Duncan Bay」已於二月份如期交付，加入本集團的小靈便型乾散貨船租賃船隊。本集團亦透過場外交易另外購買四艘二手小靈便型乾散貨船。該等貨船包括已於本期間交付予本集團的兩艘前代他方管理貨船(現已易名為「Ocean Falls」和「Hawk Inlet」)及「Atlantic Venus」(現已易名為「Prince Rupert」)，及已於八月份交付予本集團的「East Tender」(現已易名為「Mount Adams」)。本集團並行使租賃貨船「Shinyo Challenge」(現已易名為「Mount Cook」)的購買選擇權，現時此貨船已交付至本集團的自有船隊。

在購買「East Tender」的同時，本集團亦訂立協議，購買目前正在日本建造，將於二零零七年第一季交付的一艘32,600載重噸木材散裝貨船。此外，本集團亦行使了於去年十二月與中國Jiangmen Nanyang Shipyard訂立四份造船合約時所附帶的選擇權，再訂約建造兩艘32,500載重噸的新貨船，預計於二零零九年交付。這使本集團在Jiangmen Nanyang Shipyard的新建造貨船總數達到六艘，其價格在目前看來極具競爭力。

於本期間，除上述者外，本集團亦長期租賃另外三艘小靈便型乾散貨船，其中一艘為七月份交付後加入本集團租賃貨船船隊的新建造貨船。另一方面，「Ocean Star」已於其租賃期屆滿後離開本集團船隊。

就本集團的大靈便型乾散貨船船隊而言，於本期間，本集團已訂約購買兩艘貨船，分別為「Falcon Trader」(現已易名為「Pacific Trader」)及「Star Victory」(將易名為「Pacific Victory」)。前者於八月中旬交付至本集團的大靈便型乾散貨船自有船隊，後者目前預計將於今年十月底前交付予本集團。此外，期內本集團亦有長期租賃另外兩艘大靈便型乾散貨船。期內本集團並無出售貨船或出售及回租貨船。

因此，目前本集團的小靈便型乾散貨船船隊擁有65艘貨船，包括22艘自有貨船、29艘租賃貨船、兩艘代他方管理貨船及12艘新建造貨船，新建造貨船中兩艘將於二零零六年交付、四艘於二零零七年交付、三艘於二零零八年交付及三艘於二零零九年交付。本集團的大靈便型乾散貨船船隊由兩艘自有貨船及四艘租賃貨船組成。

在29艘租賃小靈便型乾散貨船中，本集團擁有其中24艘貨船的購買選擇權；本集團亦擁有全部三艘租賃的新建造貨船及四艘租賃大靈便型乾散貨船其中兩艘的購買選擇權。此等選擇權擁有重大價值，因為其行使價(詳情見本公佈「管理層討論及分析之租賃承擔」一節)遠低於目前有關貨船之市值。

大靈便型乾散貨船船隊名單並不包括短期租賃貨船。本集團界定「短期」為少於12個月。

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，董事會已宣派中期股息每股20港仙（將於二零零六年九月七日派付）。本公司將於二零零六年八月二十九日至二零零六年八月三十日（首尾兩日包括在內）暫停辦理股東登記，屆時將不會辦理股份過戶登記手續。為符合獲派中期股息資格，所有過戶文件連同相關股票須於二零零六年八月二十八日下午四時前交回本公司香港股份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），方為有效。董事會決定自本期間的本集團溢利撥出91%作分派，反映本集團去年成功進行出售及回租方案後，本集團資產負債狀況的實力，及樂觀的乾散貨運市場的前景。本集團為其租金的重大部份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中期股息後，本集團將仍有可供分派溢利逾71,000,000美元。經考慮以上因素，董事會現時預期本年度將可另擬派末期股息至少每股20港仙，即本年度股息總額至少達每股40港仙。此外，倘情況許可，董事會預期於二零零七財政年度繼續慷慨宣派中期及末期股息。惟任何此等建議將在並無出現不可預見的情況下，以及董事會確保本集團擁有充裕資源，以應付其一切財務責任及持續業務發展的需要時，方會作出。

展望及前景

本集團對二零零六年下半年的展望及前景深感樂觀。市場對乾散貨船噸位的需求持續強勁，預計二零零六年將錄得超過5%的按年增長率。此出乎意料的需求水平似乎承接了新噸位的供應，亦致使夏季期間出現高於尋常的市場租金紀錄（除了二零零四年的旺季高峰期）。鑑於供求緊張及港口擠塞的情況仍然持續，租金「走高」的潛力可能依然存在。故此，本集團相信，有合適噸位及市場定位的乾散貨船船東將繼續獲得可觀利潤。報廢率仍維持在非常低的水平，但報廢決定不可能無限期推遲，而且船東面對帶有因安全風險和環境威脅而需要報廢船隻的監管壓力日益增加，這個情況在小靈便型乾散貨船市場尤其嚴重。撤除報廢的因素，小靈便型乾散貨船船隊的擴充為最慢，由現在至二零零九年交付的新貨船只代表全部小靈便型乾散貨船船隊按年約3%的增長，而且全球近30%的貨船的船齡已逾25年，此增長率將因不可避免的報廢而進一步下跌。

本集團的核心小靈便型乾散貨船目前的預訂水平使本集團今年下半年的盈利及股息前景極為明朗。但現租市場租金回升對本集團二零零六年收入的影響有限。雖然如此，但隨著承租人修訂遠期運費之市場預測，持續上升的租金更能反映在二零零七年及二零零八年的貨運預訂之上。本集團建立遠期貨運合約旨在令本集團的收入及現金流量更為穩健，同時可更長遠地為客戶提供現代化噸位及更為穩定的運費成本。由於二零零七年相當部份的收益已按有盈利的租金鎖定，故本集團深信來年將有一個不錯的開始。

因此，雖然年初貨運租金於低位徘徊，而本集團上半年盈利受開展大靈便型乾散貨船業務的影響，但本集團相信於今年下半年及其後之形勢將變得樂觀。本集團很慶幸能夠以遠較上年市價為低的價格購買貨船，並將繼續尋求有吸引力的擴充機會。然而，乾散貨運市場目前正經歷另一個週期性升勢，這點已在資產價格中表現出來。因此，為持續發展，除收購貨船外，本集團將會繼續積極尋求其他拓展機會。

同時，本集團的資產負債水平持續穩健。在計入派付中期股息後，本集團的現金及可動用銀行信貸逾1.8億美元。按照本集團一貫以貨船公平市值借貸60%的借貸政策，未計日後營運現金流量，本集團的消費力逾4.5億美元，當中約2.8億美元為已訂約購買貨船而承諾於二零零六年至二零零九年支付的金額，充份反映了本集團對乾散貨運市場的信心。故此，本集團將可迅速把握可讓本集團持續拓展業務的機遇。

本集團於二零零六年六月二日宣布委任Klaus Nyborg先生由今年九月起擔任副行政總裁。Nyborg先生的加盟將使本集團強大的管理隊伍如虎添翼。於擔任此新職位前，Nyborg先生於A/S Steamship Company Torm擔任財務總監兼執行董事，此任命將把他多年來在航運業累積的高級行政經驗帶入太平洋航運。另一項值得注意的管理人員任命為委任王春林先生由九月起加入本集團董事會的行政委員會。此舉認可王先生在中國發展太平洋航運業務的重要角色。

最後，在本公司上市滿兩年之際，我們謹對本集團客戶、股東及僱員一直以來的支持及協助致以衷心的感謝。我們對本集團日後的發展深感樂觀。

行政總裁
Richard M. Hext

香港，二零零六年八月二十二日

股東及投資者務請注意，上述截至二零零六年六月三十日止六個月之中期業績公佈乃根據本集團之內部記錄及管理帳目作基準，股東及投資者應小心以免不恰當地過度依賴本中期業績公佈，本公司同時籲請股東及投資者於買賣本公司股份時務須審慎行事。

未經審核簡明綜合損益表

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零零六年 千美元	二零零五年 千美元
營業額	2	239,440	228,918
燃料、港口開銷及應付其他聯營體成員款項	2	(99,043)	(88,003)
按期租合約對等基準的收入	2	140,397	140,915
直接開支		(84,874)	(53,399)
一般及行政管理開支		(6,241)	(6,443)
其他營運收入		6,518	107
其他營運開支		(8,757)	—
出售物業、機器及設備收益		—	12,221
營運溢利	3	47,043	93,401
財務開支		(11,625)	(7,793)
應佔共同控制實體溢利減虧損		1,463	415
除稅前溢利		36,881	86,023
稅項	4	(496)	(520)
股東應佔溢利		36,385	85,503
股息	5	91,339	75,472
每股基本盈利	6(a)	2.83 美仙	6.75 美仙
每股攤薄盈利	6(b)	2.81 美仙	6.66 美仙

未經審核簡明綜合資產負債表

	附註	二零零六年	二零零五年
		六月三十日 千美元	十二月三十一日 千美元
非流動資產			
物業、機器及設備		590,189	504,309
商譽		25,256	25,256
於共同控制實體的權益		9,976	8,138
衍生資產		1,570	3,382
應收貿易帳款及其他應收款項	7	12,658	13,333
有限制銀行存款		—	1,200
		639,649	555,618
流動資產			
可供出售財務資產		—	200
存貨		14,694	9,138
衍生資產		8,158	1,607
應收貿易帳款及其他應收款項	7	27,960	25,043
銀行存款及現金			
— 已質押/有限制		130	430
— 未質押		42,462	82,081
		93,404	118,499
流動負債			
衍生負債		6,684	180
應付貿易帳款及其他應付款項	8	52,604	44,567
長期借貸的流動部份		25,077	14,912
應付稅項		1,742	1,851
		86,107	61,510
流動資產淨額		7,297	56,989
資產總額減流動負債		646,946	612,607
非流動負債			
衍生負債		2,110	1,360
長期借貸		355,249	301,973
		357,359	303,333
資產淨值		289,587	309,274
權益			
股本		128,780	128,184
保留溢利		104,584	126,308
其他儲備		56,223	54,782
總權益		289,587	309,274

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。

此未經審核簡明綜合中期財務報表乃按照香港會計師公會頒佈的香港會計準則第34號「中期財務報告」編製。此簡明綜合中期財務報表應與截至二零零五年十二月三十一日止年度之年度財務報表一併閱讀。

此未經審核簡明綜合中期財務報表所採用之會計政策與截至二零零五年十二月三十一日止年度之年度財務報表所採用的一致。香港會計師公會已發出若干新訂準則，對現有準則之修訂及詮釋（統稱「新準則」），並於二零零六年一月一日或之後開始之會計期間生效。本集團已評估該等新準則之影響，得出結論為採納該等新準則不會對本集團之財務報表造成重大影響。

2 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。於截至二零零六年六月三十日止六個月期間確認之營業額如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零零六年 千美元	二零零五年 千美元
營業額		
運費及租金	232,793	222,355
貨船管理收入	6,647	6,563
	<u>239,440</u>	<u>228,918</u>
燃料、港口開銷及其他費用	(88,544)	(66,907)
應付其他聯營體成員款項 (附註)	(10,499)	(21,096)
	<u>(99,043)</u>	<u>(88,003)</u>
按期租合約對等基準的收入	<u>140,397</u>	<u>140,915</u>

附註：應付其他聯營體成員款項包括已扣除燃料、港口開銷及其他費用合共7,800,000美元（二零零五年：10,900,000美元）的運費及租金，此乃按其他聯營體成員參與聯營體的自有貨船應佔的聯營體點數計算。

主要報告形式－業務分部

本集團業務主要為提供乾散貨運服務，因此並未呈列業務分部資料。

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。因此本帳目未有呈列地區分部資料。

3 營運溢利

營運溢利已計入／(扣除)下列項目：

	截至六月三十日止六個月	
	二零零六年 千美元	二零零五年 千美元
折舊		
—自有貨船	7,021	15,351
—租賃貨船	7,288	—
—其他自有物業、機器及設備	626	324
消耗燃料	38,514	20,859
不符合對沖交易的衍生工具收益		
—燃料掉期及遠期合約 ¹	(5,157)	(6,524)
—遠期運費協議 ²	(4,650)	—
不符合對沖交易的衍生工具虧損		
—燃料掉期及遠期合約 ¹	1,771	58
—遠期運費協議 ³	8,757	—
	<u>8,757</u>	<u>—</u>

¹ 計入「燃料、港口開銷及應付其他聯營體成員款項」

² 計入「其他營運收入」

³ 計入「其他營運開支」

4 稅項

本期間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期間的估計應課稅溢利以本集團經營業務所在地之國家的適用稅率計算。

自簡明綜合損益表扣除的稅項為：

	截至六月三十日止六個月	
	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	319	425
海外稅項	177	95
	<u>496</u>	<u>520</u>

5 股息

	截至六月三十日止六個月	
	二零零六年 千美元	二零零五年 千美元
屬於上一財政年度，並於本期間批准及支付之股息：		
截至二零零五年十二月三十一日止年度之末期股息每股35港仙或4.5美仙 (截至二零零四年十二月三十一日止年度：每股16港仙或2.0美仙)	58,109	25,990
屬於中期期間，並於中期期間後宣派及派付： 擬派中期股息每股20港仙或2.6美仙（二零零五年：每股30港仙或3.9美仙）(附註)	33,230	49,482
	<u>91,339</u>	<u>75,472</u>

附註：本公司已於二零零六年八月二十二日宣派中期股息但尚未於簡明綜合中期財務報表中反映為應付股息，但將在截至二零零六年十二月三十一日止年度反映為保留溢利的分配。

6 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按截至二零零六年六月三十日止六個月期間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。

	截至六月三十日止六個月	
	二零零六年	二零零五年
股東應佔溢利(千美元)	<u>36,385</u>	<u>85,503</u>
已發行普通股的加權平均數(千股)	<u>1,285,107</u>	<u>1,266,600</u>
每股基本盈利	<u>2.83 美仙</u>	<u>6.75 美仙</u>
相當於	<u>21.95 港仙</u>	<u>52.30 港仙</u>

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按截至二零零六年六月三十日止六個月期間股東應佔本集團溢利及已發行股份的加權平均數加上根據本公司長期獎勵計劃授予之潛在攤薄影響的普通股份數目作出調整。

	截至六月三十日止六個月	
	二零零六年	二零零五年
股東應佔溢利(千美元)	<u>36,385</u>	<u>85,503</u>
已發行普通股的加權平均數(千股)	<u>1,285,107</u>	<u>1,266,600</u>
就認股權作出之調整(千股)	<u>10,600</u>	<u>17,000</u>
用於計算每股攤薄盈利之普通股加權平均數(千股)	<u>1,295,707</u>	<u>1,283,600</u>
每股攤薄盈利	<u>2.81 美仙</u>	<u>6.66 美仙</u>
相當於	<u>21.77 港仙</u>	<u>51.61 港仙</u>

7 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帳款內包括應收貿易帳款，其帳齡分析如下：

	二零零六年 六月三十日 千美元	二零零五年 十二月三十一日 千美元
30日或以下	9,316	7,636
31至60日	1,071	603
61至90日	98	593
90日以上	456	858
	<u>10,941</u>	<u>9,690</u>

本集團一般不向客戶提供信貸期。與貨運相關的應收貿易帳款之到期日，乃視乎貨物運抵日期及確實港口開銷和其他與貨運相關的費用的日期而定。

8 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 六月三十日 千美元	二零零五年 十二月三十一日 千美元
30日或以下	7,215	1,437
31至60日	318	248
61至90日	490	326
90日以上	1,291	858
	<u>9,314</u>	<u>2,869</u>

管理層討論及分析

收入

本集團主要透過經營貨船，從事提供乾散貨運之服務。截至二零零六年六月三十日止六個月期間，營業額為239,400,000美元，相比去年同期則為228,900,000美元。按期租合約對等基準的收入及貨船管理收入為140,400,000美元，相比去年同期則為140,900,000美元。股東應佔溢利淨額由去年同期85,500,000美元減少至36,400,000美元。

營業額中包括IHC聯營體所有小靈便型乾散貨船(包括代他方管理貨船)賺取的199,300,000美元收益，及大靈便型乾散貨船的33,500,000美元收益，並呈列為未計與貨運相關的開支的營業額。約97.2%的營業額來自僱用本集團自有及租賃貨船，餘下的2.8%則來自向第三方貨船提供商業及技術管理服務及提供海運服務業務的收入。與貨運相關的開支主要涉及佣金、貨船燃料、港口成本及租賃貨船的短期租金開支。IHC聯營體支付予其他聯營體成員的淨運費及租金(扣減與貨運相關的開支後)乃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。從營業額減去與貨運相關的開支(包括燃料掉期及遠期合約公平值的改變)及應付其他聯營體成員的款項99,000,000美元(二零零五年：88,000,000美元)後，本集團按期租合約對等基準的收入為140,400,000美元(二零零五年：140,900,000美元)。

二零零六年上半年與二零零五年同期的自有、融資租賃及租賃貨船按期租合約對等基準的日均租金及收租日的比較分析如下：

		截至六月三十日止六個月	
		二零零六年	二零零五年
小靈便型乾散貨船			
日均租金		14,400美元	18,600美元
收租日	自有	2,580	5,500
	融資租賃	3,060	—
	租賃(經營租賃)	1,930	1,250
合計		7,570	6,750
大靈便型乾散貨船			
日均租金		14,150美元	8,460美元
收租日	自有	—	200
	租賃(經營租賃)	1,680	150
合計		1,680	350

直接開支、其他營運收入及其他營運開支

二零零六年上半年的直接開支為84,900,000美元(二零零五年：53,400,000美元)。直接開支包括營運租賃的貨船租賃開支、自有及融資租賃貨船的貨船營運開支、船上備用品的銷售成本、海運服務開支，以及岸上直接開支分配10,700,000美元(二零零五年：10,100,000美元)。岸上直接開支分配即僱用及經營自有及租賃船隊及提供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。

貨船租賃開支由二零零五年上半年的11,900,000美元增加至二零零六年上半年的42,200,000美元。有關增加反映營運租賃的租賃貨船的平均數目增加，小靈便型乾散貨船日均租金上升，及相比本集團短期及長期租賃小靈便型乾散貨船較高的短期大靈便型乾散貨船日均租金。

折舊開支由二零零五年上半年的15,400,000美元減少至二零零六年上半年的14,300,000美元，主要由於這兩個期間船隻入塢的時間安排的差異所致。

貨船營運開支由二零零五年上半年的14,200,000美元增加至二零零六年上半年的16,800,000美元，此乃由於船員開支、保險、維修及保養，以及其他雜項營運開支有所增加所致。

二零零六年上半年自有及租賃小靈便型乾散貨船營運開支之綜合支出約為每日8,540美元(二零零五年全年：每日7,870美元)。

二零零六年上半年的大靈便型乾散貨船營運開支為租入1,680貨船日數之租賃開支，日均支出為15,130美元。

期間自有貨船收租日數與貨船日數的差異為停租日。船隊內的租賃貨船並無停租日。二零零六年上半年自有貨船船隊整體停租日約為70日，相當於每一百營運日中1.3日為停租日。相比二零零五年上半年停租日約為270日，相當於每一百營運日中4.7日為停租日。

其他營運收入6,500,000美元分別為與遠期運費協議有關的收款的公平值變動4,700,000美元(二零零五年：零)及利息收入1,800,000美元(二零零五年：100,000美元)。

其他營運開支8,800,000美元(二零零五年：零)為與遠期運費協議有關的付款的公平值變動。

一般行政管理開支

本集團的行政管理開支16,900,000美元(二零零五年：16,500,000美元)中包括岸上直接開支分配10,700,000美元(二零零五年：10,100,000美元)及一般行政管理開支6,200,000美元(二零零五年：6,400,000美元)。此成份的改變是由於直接參予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4,000,000美元(二零零五年：4,700,000美元)及其他行政及辦公室開支2,200,000美元(二零零五年：1,700,000美元)。

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主要為本集團應佔一艘共同控制貨船「Captain Corelli」的業績，以及於中東運送粒料的共同控制業務的業績。

融資

財務開支11,600,000美元(二零零五年：7,800,000美元)中包括本集團自有貨船融資的有關銀行借貸之利息款項500,000美元(二零零五年：7,300,000美元)及融資費用10,600,000美元(二零零五年：零)。

銀行借貸利息

二零零六年上半年的銀行借貸利息款項減少是由於尚未償還銀行債務的平均結餘由二零零五年上半年的348,600,000美元減少至二零零六年上半年的16,600,000美元所致。自有貨船銀行借貸利息約為每日190美元。二零零六年上半年的平均銀行借貸利率約為5.9厘(二零零五年：4.2厘)。

融資費用

融資費用為10,600,000美元(二零零五年：零)，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。此舉意味資產負債表呈列此等貨船帳面值淨額，而融資租賃負債309,500,000美元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。二零零六年上半年的融資費用約為每日3,450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能夠以固定利率表示。二零零六年上半年的融資租賃平均利率約為6.7厘(二零零五年：零)。

現金流量

百萬美元	截至六月三十日止六個月	
	二零零六年	二零零五年
經營業務產生的現金淨額	<u>57.3</u>	<u>90.4</u>
— 購置貨船	(97.5)	(77.6)
— 出售貨船	—	103.1
— 其他	6.1	(2.3)
投資活動中(所用)／產生的現金淨額	<u>(91.4)</u>	<u>23.2</u>
— 淨支用／(償還)銀行貸款	71.0	(76.2)
— 償還融資租賃負債	(7.4)	—
— 支付利息及其他財務開支	(11.2)	(8.2)
— 派付股息	(58.1)	(39.0)
— 其他	0.2	(3.3)
融資活動中所用的現金淨額	<u>(5.5)</u>	<u>(126.7)</u>
於六月三十日的現金及現金等價物	<u>42.5</u>	<u>28.6</u>

於二零零六年六月三十日，本集團的營運資金淨額(不包括一年內應付長期融資租賃債項15,400,000美元及銀行借貸9,600,000美元)為32,400,000美元。流動資金的主要來源包括銀行結餘及現金42,500,000美元及已承諾但尚未動用的有抵押銀行信貸42,600,000美元。本集團的流動資金需要主要來自一般營運資金要求(包括租賃承擔)、擴展船隊及其他資本開支。

債項

本集團的債項包括融資租賃負債309,500,000美元及銀行貸款70,800,000美元，其中15,400,000美元融資租賃負債及9,600,000美元銀行貸款為結算日後一年內應付的流動負債部分。由於期內償還融資租賃負債，故其結餘由二零零五年十二月三十一日的316,900,000美元減少至二零零六年六月三十日的309,500,000美元。銀行貸款由二零零五年十二月三十一日並無銀行貸款增加至二零零六年六月三十日的70,800,000美元。有關增加是由於為購置貨船而重新支用現有已預先償還銀行融資所致。於二零零六年六月三十日，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到期，而所有未償還的有抵押銀行借貸將於二零一二年到期。

於二零零六年六月三十日，本集團的銀行借貸乃以本集團11艘帳面淨值總額為146,300,000美元的貨船、轉讓貨船的有關盈利及保險，以及若干擁有貨船的附屬公司股份作抵押。

於二零零六年六月三十日，本集團已承諾但尚未動用的銀行貸款額為42,600,000美元。該等貸款可供支付本集團新訂造貨船承擔及本集團於將來可能承擔的其他貨船收購的資金。

於二零零六年六月三十日，本集團的資本負債比率為57.0%(二零零五年十二月三十一日：46.2%)。此乃以借貸及融資租賃負債淨額(扣除現金)所佔物業、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計算。

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、遠期運費協議及遠期外匯合約對沖其所承擔的相關風險。除在符合香港會計準則第39號「金融工具：確認及計量」規定的範圍內，並無就上述合約採用對沖會計處理。遠期外匯合約及其中一份利率掉期合約符合對沖處理方法。因此公平值的變動直接在儲備內之對沖儲備予以確認。其他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(遠期運費協議)予以確認。採納香港會計準則第39號導致上述合約之估計影響提前於本期間反映。上述合約相關的現金流量仍然保留在未來期間記錄。

二零零六年上半年，本集團在損益表內確認2,000,000美元的已變現淨收益及2,900,000美元未變現淨虧損的金額分析如下：

百萬美元	截至六月三十日止六個月			
	已變現	未變現	二零零六年	二零零五年
收益				
— 利率掉期合約	0.2	0.3	0.5	0.4
— 燃料掉期及遠期合約	3.8	1.4	5.2	6.6
— 遠期運費協議	0.6	4.0	4.6	—
	<u>4.6</u>	<u>5.7</u>	<u>10.3</u>	<u>7.0</u>
虧損				
— 利率掉期合約	(0.1)	(0.7)	(0.8)	(0.7)
— 燃料掉期及遠期合約	(1.3)	(0.4)	(1.7)	(0.1)
— 遠期運費協議	(1.2)	(7.5)	(8.7)	—
	<u>(2.6)</u>	<u>(8.6)</u>	<u>(11.2)</u>	<u>(0.8)</u>
淨額				
— 利率掉期合約	0.1	(0.4)	(0.3)	(0.3)
— 燃料掉期及遠期合約	2.5	1.0	3.5	6.5
— 遠期運費協議	(0.6)	(3.5)	(4.1)	—
	<u>2.0</u>	<u>(2.9)</u>	<u>(0.9)</u>	<u>6.2</u>

租賃承擔

租賃承擔包括本集團直接租賃及IHC聯營體所租賃的貨船。二零零六年六月三十日的經營租賃承租承擔為280,200,000美元；於二零零五年十二月三十一日則為223,100,000美元。有關增加主要由於期內平均增加租入八艘貨船所致。租賃承擔其中206,300,000美元為小靈便型乾散貨船相關的租賃承擔、73,900,000美元為大靈便型乾散貨船相關的租賃承擔。

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平均每日租金及貨船總日數(假設購買選擇權不會於期租合約到期前行使)如下：

年度	小靈便型乾散貨船 經營租賃		小靈便型乾散貨船 融資租賃		大靈便型乾散貨船 經營租賃	
	平均 每日租金	貨船總日數	平均 每日租金	貨船總日數	平均 每日租金	貨船總日數
	(美元)		(美元)		(美元)	
二零零六年	9,800	2,210	5,800	3,210	17,100	2,260
二零零七年	9,600	4,580	5,800	6,210	13,900	1,560
二零零八年	9,200	4,410	5,800	6,220	9,800	850
二零零九年	9,000	3,240	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	1,820	5,800	6,210	—	—
二零一二年	8,800	1,330	5,800	6,220	—	—
二零一三年	8,800	790	5,800	6,210	—	—
二零一四年	8,400	370	5,800	6,210	—	—
二零一五年	8,400	290	5,800	5,410	—	—
二零一六年	—	—	5,900	1,830	—	—
二零一七年	—	—	6,000	1,520	—	—

部份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	平均選擇權 行使價 (百萬美元)
		融資租賃	經營租賃		
二零零六年	小靈便型	17	—	5	18.9
二零零七年	小靈便型	—	2	3	15.8
二零零八年	小靈便型	—	4	6	21.1
二零零九年	小靈便型	—	3	3	23.4
	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

資本開支

於二零零六年上半年，資本開支(主要包括支付增購貨船及新建貨船的分期款項)為97,500,000美元，其中包括已資本化的入塢開支900,000美元。

於二零零六年六月三十日，本集團擁有物業、機器及設備590,200,000美元，其中541,900,000美元涉及34艘已交付貨船。此外，本集團就建造九艘小靈便型乾散貨船、購買三艘二手小靈便型乾散貨船及兩艘二手大靈便型乾散貨船有不可撤銷的承擔，該14艘貨船將於二零零六年八月至二零零九年九月期間交付予本集團，已付總金額為45,400,000美元，未付總金額約283,200,000美元。上述貨船的承擔將由本集團經營業務所產生的現金、現有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。

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

於二零零六年六月三十日，本集團在香港、上海、新加坡、倫敦、大連、首爾、東京、墨爾本、北京、溫哥華、美國、孟買、巴特埃森、杜拜及卡拉奇的辦事處合共聘用232名全職岸上僱員。

本集團於二零零六年上半年的僱員開支總額約為12,700,000美元，相當於本集團本期間營業額的5.3%。

本集團僱員的酬金包括基本薪金、花紅及長期性獎勵。各僱員均支取固定薪金，並有資格獲享酌情花紅(按年內本集團及個別僱員之表現釐定)。

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、有限制股份及有限制單位。

有關根據長期獎勵計劃已授予的認股權及有限制股份獎勵之詳情載於本公司的二零零六年中期報告（「中期報告」）「其他資料」一節。

購買、出售或贖回股份

於本期間，本公司或其任何附屬公司並無購買、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證券上市規則（「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的有關董事證券交易的規定標準。

遵守企業管治常規守則

於二零零六年上半年，本公司一直完全遵守上市規則附錄14所載之企業管治常規守則中所有的守則條文。請參閱載於中期報告的「企業管治」一節。

核數委員會

本公司核數委員會已審閱本公司截至二零零六年六月三十日止六個月中期業績公佈及中期報告。

中期報告及在聯交所網站披露資料

本中期業績公佈載有上市規則附錄16第46(1)至46(9)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。

本公司將於二零零六年九月十五日前向股東送呈中期報告。此外，中期報告的電子版本將可自其印行本寄送予股東當日起在本公司網站www.pacbasin.com閱覽。

中期股息及截止過戶

本公司將於二零零六年八月二十九日至二零零六年八月三十日（首尾兩日包括在內）暫停辦理股東登記，屆時將不會辦理股份過戶登記手續。為符合獲派中期股息資格，所有過戶文件連同相關股票須於二零零六年八月二十八日下午四時前交回本公司香港股份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），方為有效。

中期股息之除息日將為二零零六年八月二十五日。

董事

於本公佈日期，本公司之執行董事為Christopher R. Buttery、Richard M. Hext及Paul C. Over，本公司之非執行董事為Daniel R. Bradshaw及李國賢，以及本公司之獨立非執行董事為Robert C. Nicholson、Patrick B. Paul、The Earl of Cromer及唐寶麟。

* 僅供識別

請同時參閱本公佈於經濟日報刊登的內容。