

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公佈的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本公佈全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

# 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)

## 截至二零零九年十二月三十一日止年度 的全年業績公布

太平洋航運集團有限公司(「太平洋航運」或「本公司」)董事會(「董事會」)欣然公布本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)截至二零零九年十二月三十一日止年度的業績如下：

### 摘要

百萬美元	截至十二月三十一日止年度	
	二零零九年	二零零八年
營業額	950.5	1,690.9
毛利	152.8	358.6
股東應佔溢利	110.3	409.1
每股基本盈利(美仙)	5.9	24.3
每股基本盈利(港仙)	46	189

### 本集團

- 本集團溢利為 **110,000,000** 美元(二零零八年：409,000,000 美元)，受惠於中國對商品的需求強勁復甦，令乾散貨運市場的表現較預期為佳
- 業績包括撥回乾散貨船餘下租期的有償租賃契約撥備之淨額 25,000,000 美元及為滾裝貨船作出 25,000,000 美元之減值
- 每股基本盈利為 **0.46** 港元(二零零八年：1.89 港元)，平均股本回報率為 8% 及平均資產回報率為 5%
- 從經營業務中產生的現金為 **145,000,000** 美元(二零零八年：459,000,000 美元)
- 小靈便型乾散貨船隊的日常營運開支削減 **35%** 及總行政管理開支削減 14%
- 穩健的資產負債表：現金為 **1,106,000,000** 美元及現金淨額為 229,000,000 美元，並足以悉數支付資本承擔，包括非乾散貨船 306,000,000 美元及乾散貨船 151,000,000 美元
- 全年每股股息 **23** 港仙(二零零八年：76 港仙)，包括擬派末期股息 15 港仙

### 船隊

- 小靈便型及大靈便型乾散貨船的二零一零年總收租日中的 **64%** 已獲訂約；而二零一零年已獲訂約的 22,630 小靈便型乾散貨船收租日中，59% 已按日均租金 14,290 美元(淨值)訂約
- 自二零零九年十二月我們恢復擴充船隊活動以來，已購買 **5** 艘乾散貨船及長期租賃另外 **3** 艘乾散貨船
- 我們的船隊(包括新建造貨船)現時共有 **167** 艘貨船，由 121 艘乾散貨船、39 艘拖船及駁船、1 艘添油船及 6 艘滾裝貨船組成

\* 僅供識別

## 分部

- 太平洋乾散貨船分部溢利為138,000,000美元，並透過積極管理訂約率、船隊組合及管理開支，長遠而言進一步為波動的市況及未來的擴充作好充分準備
- 太平洋能源及基建服務分部主要包括PB Towage及Fujairah Bulk Shipping，產生溢利8,000,000美元，在於具挑戰性的市況下繼續取得良好發展
- 太平洋滾裝貨船分部首艘貨船已於二零零九年九月交付，產生溢利100,000美元。本集團對滾裝貨船於未來兩年的溢利能力不甚樂觀，因此已作出25,000,000美元之減值

## 展望

- 供需平衡即使持續波動，但預期市況將會好轉，本集團對今年乾散貨運市場前景的看法由負面轉向中性
- 本集團現時的已訂約租金較二零零九年初為低，使二零一零年已鎖定的相關營業額有所減少
- 本集團對能源及基建服務前景喜憂參半，離岸拖船需求預期日益強勁，但港口拖船服務需求持續緩滯
- 由於歐洲經濟依然疲弱，滾裝貨船市場仍然低迷及預計短期內復甦緩慢。但此市場的基礎長遠而言仍然樂觀
- 調整策略及目標：於未來大幅擴展本集團的乾散貨船和能源及基建服務的業務

## 主席報告書

### 概覽

在經歷二零零八年史無前例的經濟下挫後，二零零九年乾散貨運市場儘管時有波動，卻出現令人意外的復甦。受惠於需求增幅遠超過創歷史新高的新貨船交付量，小靈便型乾散貨船現貨租金及波羅的海乾散貨綜合指數年內從極端低點增長約四倍。本集團於二零零九年的高水平遠期貨運訂約率令我們得以安然渡過年初租金低迷的不景氣市況。

本集團其他主要分部業績參差。太平洋航運的能源及基建服務分部(主要包括PB Towage及Fujairah Bulk Shipping)的港口拖船業務出現大幅倒退，而離岸及其他基建服務需求則相對興旺。太平洋滾裝貨船分部成功租出其首艘貨船。然而，滾裝貨運市場因歐洲水域貿易量顯著減少而繼續疲弱。

為此，我們在二零零九年上半年採取措施以增強我們應對具挑戰性市場的能力，例如在整個集團內節省開支，使行政管理開支及小靈便型乾散貨船船隊日均營運開支比去年分別削減14%及35%。我們於下半年致力優化及調整本集團的策略。我們已為二零一零年及以後制定了以下主要目標：

- 根據價格及市場發展情況，大幅擴充本集團的乾散貨船船隊規模
- 致力於若干進入門檻較高的專門市場以擴展本集團之能源及基建服務之業務及專注於大洋洲和中東的發展
- 租出本集團餘下將於二零一零年下半年及二零一一年交付的新建造滾裝貨船

本集團仍會繼續專注發展我們三個核心業務並主要投資於本集團作為基礎的乾散貨船業務，因為預期市面上價格相對低廉的貨船供應將會增加及我們對二零一一年後的長遠前景相當看好。

## 業績概要

太平洋航運於二零零九年錄得溢利淨額為110,000,000美元(二零零八年：409,000,000美元)及每股基本盈利為46港仙。該等業績已計入撥回乾散貨船餘下租期的有償租賃契約撥備之淨額25,000,000美元及為滾裝貨船投資作出25,000,000美元之減值。本集團的平均股本回報率為8%。溢利下跌主要由於本集團的小靈便型乾散貨船日均租金由每日29,600美元減至每日14,500美元，但仍然較二零零九年小靈便型乾散貨船的平均現貨租金高出35%，反映了本集團強健的貨船預訂率。

本集團董事會擬派末期股息每股15港仙，令二零零九年的總股息達至每股23港仙(二零零八年：76港仙)，相當於可供分派溢利(不包括出售貨船收益)的51%。

本集團的資產負債表於年內依然保持穩健。於二零零九年十二月三十一日，本集團擁有現金及銀行結餘1,100,000,000美元，而現金淨額為229,000,000美元，令我們能抵禦市場波動，及把握未來商機。

## 乾散貨船營運

二零零九年初，全球陷入嚴重的經濟衰退，乾散貨運租金跌至自一九八六年以來的最低水平。創紀錄的大量訂單意味著於二零零九年新建貨船的交付量將是以往任何一年的三倍以上。業內多數分析師均預測乾散貨船營運低迷，但實際情況卻令人意外：年內交付的新建造貨船遠遜於預期；經濟刺激方案及環球經濟復甦大大提升了商品需求(尤其是中國)，營商環境及租金亦因此改善。儘管如此，二零零九年初段市場急劇萎縮，使依靠現貨貨運市場的船東面對嚴峻的考驗。

我們預計二零一零年貨物需求持續強勁，並於本年度上半年與乾散貨船船隊同步增長。由於新建貨船交付量的增長難以預測，我們對乾散貨運市場於二零一零年餘下年度及二零一一年走勢保持審慎的態度。但整體而言，我們對未來一至兩年前景的看法已由負面轉為中性。我們對二零一一年以後的長遠前景則趨向樂觀，期望亞洲不斷工業化持續支持需求強勁增長，而貨船訂單減少將可帶來更有利的需求／供應平衡。

我們預期乾散貨運市場將繼續日益倚賴中國不斷上升的商品消耗量並受中國對進口原材料的需求變動而導致的波動所影響。現時，中國佔全球乾散貨量的35%，使該市場較以往更波動。我們相信，本集團的業務模式令我們能抵禦複雜的環境，包括靈活調配我們自有、長期及短期租賃的貨船組合及使用多種租賃工具，有助我們在波動的市況下取得更好的表現。

我們繼續維持鎖定遠期貨運合約的審慎策略，使我們能抵禦日後租金波動，及在乾散貨運需求無法吸納船隊過度增長下提供一定的保障。於二零一零年二月二十二日，本集團二零一零年總乾散貨船船隊的訂約率(按小靈便型乾散貨船對等收租日計算)為64%。我們現正集中訂立二零一一年及以後的遠期貨運合約。

基於對前景看好，我們已自二零零九年十二月起擴充乾散貨船船隊，其中以過去五年的最低價購入五艘貨船，並長期租賃另外三艘貨船。

本集團致力發展乾散貨運基礎業務，於合適時機透過以恰當價格購入及租賃貨船，大幅擴展本集團乾散貨船船隊。我們一如既往密切留意瞬息萬變的市況，及慎防船隊的營運開支大幅增加。本集團未來大部分之新投資將投向該業務。

## 能源及基建服務

本集團現將PB Towage及Fujairah Bulk Shipping業務歸類為一個新分部，名為「太平洋能源及基建服務」，以更恰當反映該等公司為政府、能源集團及建築公司的大型離岸及基建項目提供有關服務。

由於惡劣的經濟環境影響我們的經營範圍，於二零零九年該分部並未能取得我們期望的財務業績。然而，我們年內在擴充拖船船隊、人力資源及系統與工作流程方面已取得顯著進展，並已取得多份寶貴的服務合約，我們相信這將有助我們繼續拓展此業務。

儘管大洋洲及中東的離岸服務需求增長令人樂觀，我們預期該分部在二零一零年將繼續面對市場挑戰。該分部在專門市場營運，並已準備在市場進一步復甦時把握增長機會，因此我們相信該分部長遠的增長前景良好。

本集團的能源及基建服務前景樂觀，分部的目標是增強區域市場的地位及成為擁有嶄新和多元化的離岸及拖船的首選營運商，並在取得合理的投資回報的前提下大幅增長業務。儘管該等業務的進入門檻及對服務要求相當高，但回報非常可觀。因此在亞洲、大洋洲及中東的石油、天然氣及基建項目的迅速發展下，我們認為在此領域建立策略性及具競爭力的業務甚具潛力。

## 滾裝貨船營運

六艘新建造滾裝貨船中的首艘貨船已於二零零九年九月交付，自出租予具規模的滾裝貨船營運商Norfolk Line以來一直在北海有滿意的表現。本集團的滾裝貨船隊伍正致力為餘下滾裝貨船(將於二零一零年九月至二零一一年十二月交付)物色租賃機遇。

滾裝貨船市場於整個去年十分低迷，但於二零零九年第四季歐洲的貨運活動開始上升，反映市場可能有復甦的跡象。雖然如此，我們預期該分部未來兩年將持續面對困難，並因此於二零零九年業績內作出25,000,000美元之減值，以反映我們對未獲訂約滾裝貨船現時租賃機遇的擔憂。然而，此貨船類別的新船訂單較少而且船隊日益老化，長遠來看，我們依然相信滾裝貨船營運分部有樂觀的發展前景。

## 展望

二零零九年是重要的一年，雖並非利潤最高的年度，但年內我們加強了根基以迎接集團未來的發展計劃。本公司於二零零九年末重新調整策略，為公司發展作好準備，以實現其擴張目標。

我們認為，受惠於中國及亞洲其他國家經濟的強勁增長，全球經濟以及國際貿易已開始逐步慢慢復甦。縱使前景未完全明朗，但我們仍視二零一零年為充滿機遇之年，以擴展本集團之乾散貨船船隊和能源及基建服務。

## 結語

誠如二零零九年十二月所公布，Richard Hext 辭任太平洋航運行政總裁以出任新職，很是遺憾，但為其同意留任為非執行董事，本集團深感榮幸。本集團前副行政總裁 Klaus Nyborg 已擔任行政總裁一職，而執行董事Jan Rindbo 已獲委任為新首席營運總裁。由於彼等在董事會及高級管理團隊任職多年，故本人相信本集團的管理及策略將貫徹始終。本人期待與彼等更緊密合作，於未來年度共同實現太平洋航運的遠大理想。

本人亦沉痛宣布，非執行董事李國賢博士因病於二零一零年二月十八日離世，享年82歲。李博士於太平洋航運早期仍為私人公司時已作出莫大貢獻，及至其於去年初患病前，仍不斷給予寶貴意見及極大的支持，令本公司獲益良多。本公司上下同仁將永遠懷念李博士。

最後本人謹此感謝本集團勤奮和優秀之員工及忠實客戶，你們的勇於承擔和鼎力支持是本集團得以成功的關鍵。

唐寶麟  
主席

香港，二零一零年三月二日

## 業務回顧及展望

### 太平洋乾散貨船

#### 市場回顧

二零零九年初，乾散貨運市場的前景暗淡。經濟衰退及龐大乾散貨船訂單似乎為這一年市場帶來重大挑戰。貨運市場崩潰，令擁有船齡較高貨船的船東傾向選擇將船舶報廢，而質疑交易對手實力的氣氛亦滲透貨運市場。

實際上，市場表現超出預期。於二零零九年下半年全球經濟開始復甦，經營環境有所改善及租金上升令供需差距收窄，有利於船東。新建造貨船交付量遠低於二零零九年年初預計，但乾散貨船隊的擴充規模仍超過以往任何一年，及對乾散貨需求的回升亦好於預期。

- 新建造貨船交付量加速乾散貨船隊淨增長，創出10%的新高一大幅高於過往五年的7%水平。
- 然而，本年度創紀錄交付量較二零零九年初預計的少逾40%，此乃由於多個因素所致，包括：數家船廠未能如期交付；未行使購買選擇權或在融資或為過往年度已訂合約作退款擔保遇上困難，令訂單無效；及若干新船廠未能投入運作。
- 第一季度內租金見底後強勁反彈，隨後於餘下年度升幅放緩並偶有波動。此放緩情況在下半年尤為明顯，縱使船舶大量報廢，而新建造貨船交付量於半年內仍創紀錄激增至2,700萬載重噸。
- 於二零零九年大部分時間處於停滯的買賣市場活動回復活躍，令貨船估值具較大透明度。繼十五個月暫停發布估值，Clarksons於二零一零年一月恢復發布，顯示船齡五年28,000載重噸的小靈便型乾散貨船估值為23,000,000美元，較我們於二零零九年八月刊發中期報告時的R.S. Platou估值增加1,000,000美元。
- 二零零九年貨運市場的強勁復甦出人意料，無法以這一年內乾散貨市場基礎因素變動而作出簡單的解釋。根據Clarksons的披露，乾散貨船隊比去年同期擴大10%，而R.S. Platou預計需求比去年同期並無增長—於正常的環境而言，以上綜合因素可能對全年貨運租金產生向下壓力。
- 要解釋於二零零九年初不尋常性質的市場要從二零零八年末特殊的市場表現的背景審視二零零九年全年市場的氣氛。二零零九年貨運市場氣氛的劇烈變動正顯示市場由谷底迅速回升，導致於二零零九年第四季度比去年同期需求變化14.6%。
- 中國龐大的商品進口量反映其對二零零九年乾散貨市場的影響，其中鐵礦石及煤炭進口量比去年同期分別增長41%及218%。然而，中國對需求環境方面的影響不限於實際進口量。
  - 中國對商品進口地的決策重大影響整體的噸位航距的需求。
  - 中國乾散貨需求仍受制於陸上基礎設施的負荷量，導致港口擠塞，令等候裝卸的貨船暫時無法於市場運載貨物；及
  - 據稱，中國國內沿海乾散貨量(有關資料不精確及不包括在國際貿易數據之內)由二零零六年至二零零八年增長約1億噸或每年16%，而據R.S. Platou估算，佔二零零九年全球乾散貨船航運量按年計增長的1.2%。
- 展望未來，我們對二零一零年的乾散貨市場前景持中立態度，我們認為綜合以下因素包括強勁但時會有波動的需求及無法預計但供應仍有強勁增長的彈性市場，使未來預計一年波動的市場仍能持續鞏固。經濟復甦依然脆弱，因此難以預測二零一零年的需求是否足以消化船舶供應量。

- 長遠而言，我們對二零一一年後的乾散貨運前景保持樂觀，因為中國及亞洲其他地區持續工業化所產生的需求依然強勁，經合組織成員國正走出經濟危機，且供應量在緩慢增長。

## 業務回顧

### 概覽

我們的基礎業務太平洋乾散貨船是經營全球最大及最為現代化的統一小靈便型及大靈便型船隊之一，為我們的客戶提供在路線及時間上均具高度靈活性的可靠服務。

我們致力確保提供最高水準的服務，包括：

- 我們的自有及長期租賃貨船的現代化船隊富有靈活性且設計實用，適合運輸多種貨物；
- 船隊貨船規格統一，更迭自如，安排靈活，可滿足客戶要求；
- 經驗豐富的內部貨船技術管理團隊的有力支持可向客戶提供可靠優質貨船；及
- 太平洋航運擁有廣泛的全球辦事處網絡，可使我們的專業租船及營運員工與客戶保持密切聯繫，從而了解客戶需要。

我們為客戶提供租船貨運合約(「COA」)、現貨市場合約及偶爾之期租合約等多種租賃工具，以滿足彼等的運輸需要。此外，我們亦透過有限利用貨運期貨協議(「FFA」)及燃料對沖等衍生工具監控本集團面對的市場風險。

憑藉太平洋航運在乾散貨運市場於小靈便型乾散貨船業的優越往績(最為穩健的資產負債表之一足可證明這一點)，太平洋航運於眾多小型船主及營運商主導的行業中，已成為貨運客戶和船舶供應商的首選藍籌客戶交易對手。

### 二零零九年的表現

- 太平洋航運乾散貨船的小靈便型及大靈便型乾散貨船隊在波動市場並且在年內市況跌至接近歷史低位的情況下仍表現良好。

#### 太平洋乾散貨船船隊

	小靈便型		大靈便型	
	二零零九年	二零零八年	二零零九年	二零零八年
溢利淨額(美元)	<b>124,000,000</b>	332,000,000	<b>14,000,000</b>	36,000,000
日均租金(美元)	<b>14,500</b>	29,600	<b>19,490</b>	44,610
日均貨船營運開支(美元)	<b>9,690</b>	14,960	<b>18,120</b>	40,070
資產淨值回報率	<b>28%</b>	86%	<b>64%</b>	52%
指數(美元平均淨額BHSI/BSI)	<b>10,775</b>	27,818	<b>16,471</b>	39,468
貨運量(百萬噸)	<b>17.9</b>	19.6	<b>10.9</b>	11.7
主要貨物	木材及林業 產品、穀物及 農產品、精礦		煤／焦炭、 礦石、穀物及 農產品	

- 本集團於年內平均經營103艘乾散貨船(二零零八年：101艘)。
- 該業務取得溢利淨額138,000,000美元(二零零八年：368,000,000美元)及29%的資產淨值回報率(二零零八年：81%)。
- 二零零九年，本集團合約的表現符合預期，且年內並無發生交易對手違約的情況。
- 本集團的客戶廣泛及多元化，主要來自採礦、農業及建築業的產業的範疇，以合約及現貨租賃組合方式於全球各地運作。

- 透過以上租賃組合，一方面可相對高度保障本集團免受租金下跌時帶來的不利影響，同時可受惠市場轉好時的升幅。此模式可讓本集團於波動及充滿挑戰的期間於乾散貨船行業中取得高於平均市場水平的租金收入。
- 本集團竭力節約開支，已縮減 14% 的行政開支，並使其小靈便型乾散貨船船隊二零零九年的日均營運開支由二零零八年之 14,960 美元減少 35% 至二零零九年之 9,690 美元。
- 根據本集團訂約的策略，本集團已為乾散貨船二零一零年總收租日數的 64% 訂約，而我們現時預期本集團尚未訂約的二零一零年總收租日數將於現貨市場產生收益。同時，我們正致力取得二零一一年及以後的訂約。

	單位	小靈便型乾散貨船		大靈便型乾散貨船	
		二零零九年	二零一零年	二零零九年	二零一零年
<b>乾散貨船業務概要</b>					
(於二零一零年二月二十二日)					
<b>貨運承諾</b>					
收租日數	日數	<b>26,100</b>	12,490	<b>10,640</b>	4,600
貨運期貨協議淨額	日數	-	860	-	(310)
對等收租日數	日數	<b>26,100</b>	13,350	<b>10,640</b>	4,290
按期租合約對等基準之日均收入	美元	<b>14,500</b>	14,290	<b>19,490</b>	24,220
<b>貨船承諾</b>					
收租日數	日數	<b>26,100</b>	22,630	<b>10,640</b>	5,280
<b>持倉淨額</b>					
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	百分比	<b>100%</b>	59%	<b>100%</b>	81%
<b>貨運期貨協議業務概要</b>					
已出售貨運期貨協議	日數	<b>2,810</b>	1,000	<b>2,250</b>	1,790
已購買貨運期貨協議	日數	<b>(350)</b>	(30)	<b>(1,870)</b>	(2,120)
已變現貨運期貨協議淨額	日數	<b>(2,460)</b>	(110)	<b>(380)</b>	20
已出售／(購買) 貨運期貨協議淨額	日數	-	860	-	(310)

## 船隊營運

我們對通過太平洋航運的技術營運隊伍進行內部管理的船隊質素引以為榮。透過此貨船管理方式，我們能夠謹慎對本集團的貨船進行維修以及挑選及不斷培訓優質海員。我們認為此乃向我們的客戶提供國際級服務的重要一環。

我們非常關注海員、貨船、貨物及環境的安全。我們的二零零九年安全記錄再次有優秀的表現。本集團的另一主要指標是記錄因技術原因導致貨船停租的日數，此日數保持在最低水平，本年度平均僅為每艘 1.3 個停租日。

## 展望

以下是預計將於二零一零年對乾散貨船行業中影響最大的市場相關因素：

### 有利因素

- 全球經濟在緩慢及疲弱的情況下仍持續復甦，帶動商品需求增加、存貨進一步增長以導致海運貿易量增加
- 發展中國家強勁增長，尤其是中國
- 中國依賴進口商品增加
- 建築及工業生產復甦帶動全球鋼材產量增加，以及對鐵礦石運輸的需求
- 隨著乾散貨貿易的快速發展，港口擁塞加劇，帶動基建服務擴展。
- 二零一零年新造貨船交付量持續下滑及無法變現，導致預計新貨船供應遜於預期

### 不利因素

- 部分退出刺激經濟措施，尤其是中國，使增長趨緩
- 發達國家增長緩滯
- 二零一零年仍存在龐大新造貨船訂單令交付量加速
- 中國為主要原材料進口國，並受益於貨船過度供應帶來之低廉運費，從而使中國繼續支持造船業
- 物價上漲，尤其是鐵礦石及煤炭價格，有利國內生產多於入口

鑒於以上因素，我們對二零一零年乾散貨市場的前景的看法由負面轉向中立態度。因此，我們已著手適度擴大我們的船隊並將繼續尋找收購及長期租賃機會。然而，我們的首要目標乃是維持具成本競爭力的船隊，故此在評估收購機會時仍將慎重考慮營運開支。我們亦將致力構建本集團於二零一一年及以後的訂約率，同時會將二零一零年多數未訂約的載運量僱用於現貨市場。

## 太平洋能源及基建服務

鑒於拖船及基建業務的重心及性質，我們將該等業務歸類為一個新業務分部，名為「能源及基建服務」，主要包括：

- PB Towage — 拖船物流業務，從事：
  - 主要透過PB Sea-Tow 品牌為建設及能源項目提供離岸支援服務；及
  - PB Towage Australia 旗下的港口拖船服務
- Fujairah Bulk Shipping L.L.C. (「FBSL」) — 位於阿聯酋的基建合營公司

## 市場回顧

拖船是較乾散貨船更為分散之行業，於全球各地有近 14,000 艘各種各樣不同大小、類型、船齡（平均為 21 年）的貨船以不同形式被租用。進入門檻、航運法規、特定市場的要求及高昂的調配開支影響著不同地區對拖船服務的供求。

離岸拖船市場特點：

- 帶動離岸拖船服務需求的因素主要為石油及天然氣價格，其影響離岸開採及生產活動。
- 於全球深水石油及天然氣田營運之大中型精密船隊自二零零六年以來受惠於油價上升而大幅擴展。於二零零八年及二零零九年的油價暴跌導致二零零九年需求低迷而租賃市場急劇衰退。
- 中東市場的競爭相對開放且石油及天然氣產量對需求高度敏感。因此，油價下降會對石油生產及離岸服務需求產生即時不利影響。

- 由於當地新的長期能源項目帶動離岸服務需求，我們於澳洲主要市場表現出色。此外，澳洲的市場相對封閉，此乃由於其航運法律、勞動法、環境法，及對增值技術及營運之要求(如特殊貨物處理能力)所致，該等因素限制了當地市場之競爭及波動性，但卻為具高技能的專業針對性企業創造機會。

#### 港口拖船市場特點：

- 港口拖船業務與帶動海運貿易量之全球經濟狀況息息相關。於二零零八年及二零零九年的經濟危機對航運交通造成負面影響，因而減低港口拖船服務的需求。
- 由PB Towage Australia 提供服務的集裝箱港口之貨船活動於二零零九年下降約20%，限制了提高於二零零八年水平的收費之能力。
- 乾散貨港口的拖船業務所受到的影響較集裝箱港口為少，原因是主要運往中國的大宗商品出口在經濟衰退的情況下仍然強勁。

## 業務回顧

### 回顧

PB Towage 於二零零九年擴展其船隊及業務，尤其是透過其PB Sea-Tow 及PB Towage Australia 品牌鞏固了其於澳洲拖船市場之地位。我們專注於要求高質素增值服務及更具穩健性的高等市場。故此，我們繼續物色機會專門向大洋洲、中東及印度的離岸行業提供拖船及駁船服務。

### 二零零九年的表現

- 太平洋能源及基建服務分部於二零零九年產生溢利淨額8,200,000美元(二零零八年：虧損14,400,000美元，主要由於商譽撇銷)及4%的淨資產回報率。
- PB Towage 於二零零九年成功提升其形象及擴展市場地位—尤其是在大洋洲，可惜因經營環境的挑戰其業績未如理想。
- PB Towage 於二零零九年產生溢利淨額1,000,000美元(二零零八年：虧損16,000,000美元，主要由於商譽撇銷)，包括審慎地為現時一爭議項目作出1,400,000美元全額撥備。

## 離岸支援服務

- 我們的離岸拖船業務由紐西蘭的PB Sea-Tow及阿聯酋的PB Towage Middle East組成，主要於澳洲西部及阿聯酋灣參與能源及建設的物流項目。
- 於二零零九年五月，PB Towage成立一間合營公司(名為Offshore Marine Services Alliance)並取得一份350,000,000澳元合約，就「Gorgon項目」為由一眾石油公司開發及由雪佛龍營運，位於澳洲西部一個新的大型離岸液化天然氣田項目，提供拖船物流服務。

## 港口拖船服務

- 本集團位於澳洲港口PB Towage Australia的拖船業務繼續保持於集裝箱港口的市場地位，並取得三個乾散貨港口之新的長期獨家服務特許權，而獲得該等特許權預期將有助本集團業務充份抵禦市場下滑的影響。
- 二零零九年六月，自收購餘下的少數股東權益後，PB Towage Australia成為我們全權擁有的附屬公司。

## 船隊營運

年內，PB Towage於澳洲西部柏斯成立了總工程辦事處，負責為於不同地區正擴大之拖船船隊提供技術管理支援，以及確保及時引入適當系統以符合客戶的嚴格要求。

我們於二零零九年為數艘貨船進行入塢維修，並提升若干貨船的標準，為有特定要求的專門項目作好準備。

## Fujairah Bulk Shipping

- 我們與阿聯酋富加勒政府共同成立的合營公司Fujairah Bulk Shipping L.L.C. (「FBSL」)於二零零九年繼續取得令人滿意之表現。
- 扣除與二零零九年末屆滿之獲利能力付款協定相關之最終款項後，FBSL產生溢利淨額6,300,000美元(二零零八年：300,000美元)及10.4%的淨資產回報率。於這困難的一年來說，成績令人十分滿意。
- FBSL於二零零九年經歷極大的變化：
  - 石料及粒料出口業務截至二零零九年三月前為FBSL的主要業務，但由於全球經濟危機而面臨出口項目被撤銷或擱置，該項業務之規模已成功地被縮減。
  - 然而，富加勒北部填海工程卻取得理想進展，此工程需要合計5,400萬噸石料及粒料以開發富加勒工業用地，其進度超出預期。
- 憑藉通往富加勒的阿布扎比原油管道的建設及於該地區眾多即將動工的基建工程項目，FBSL正處於增長的有利位置。

## 展望

預計對二零一零年的離岸及港口拖船以及基建服務影響最大的市場相關因素如下：

### 有利因素

- 儘管全球經濟復甦緩慢，預期仍有助於刺激貿易並因此帶動澳洲港口之貨船活動
- 持續增長之礦產需求預期將增加獨家港口服務特許權的潛力，因此提高收益穩定性
- 地方性的航運、勞動及環境法規及對增值能力的要求繼續維持高企進入門檻
- 石油及能源價格日益上漲進一步帶動更多離岸項目及相關基建發展活動
- 中東的基建及離岸項目預期將會於杜拜走出債務危機後重新恢復
- 新拖船訂單預期將於新訂單減少後有所緩和，而更多高船齡的貨船將很可能報廢

### 不利因素

- 貿易增長緩慢使與集裝箱相關的港口拖船市場繼續相對低迷

由於石油及天然氣的潛在新開發項目計劃於年內展開，使澳洲及中東對拖船支援服務的需求大幅增長，我們對二零一零年離岸能源服務業務的前景保持樂觀。

我們預期緩慢而波動的復甦會對我們港口拖船業務持續帶來挑戰，但透過拓展於主要乾散貨港口的獨家服務特許權安排，我們致力減低對發展緩慢的集裝箱行業的依賴。

我們深知唯有先建立規模、實現協同效應及優化系統及程序，才能令PB Towage於業內之地位獲取最大之利益。

FBSL已準備好迎接中東若干新的基建項目所帶來之機遇，我們亦因而預期其業務能取得進一步的擴展。

基於以上因素，我們認為太平洋能源及基建服務分部將充分把握澳洲及中東日益增長的業務所帶來的新機，並且擬進一步收購個別及高回報的項目資產，以擴展業務。

## 太平洋滾裝貨船

### 市場回顧

- 金融危機及由此導致的其歐洲核心市場衰退使滾裝貨船分部於二零零九年面臨嚴峻的經營環境。歐洲的基本運輸需求於二零零八年下半年急劇下滑，但於二零零九年回穩至低於衰退前約20-25%的水平，因此無可避免地導致滾裝貨船噸位需求疲弱，並使租金下降。Maersk Broker數據顯示，大型滾裝貨船一年期累計平均期租租金自衰退以來下降約35%。
- 缺乏具代表性的買賣交易及貨船規格不一令滾裝貨船估值難以進行，但根據經紀的估計，自我們於二零零八年年初與Odense訂立造船合約後，大型現代化貨船價值已下降10%至15%-大幅低於其他主要航運分部的價值跌幅。
- 自二零零九年第三季度起，歐洲主要經濟體已緩慢地恢復增長，歐洲貨運代理的貨運量亦出現增加。Danske Bank通過對歐洲貨運代理的定期調查而編製的歐洲貨運代理指數可對此加以佐證，並預測二零一零年上半年貿易量會繼續增長。
- 供應方面，滾裝貨船分部的相關統計為有利的。訂單維持於16%的低水平，而船隊的平均船齡為21年，高於所有其他主要貨船分部。800車道米以上滾裝貨船載貨量中，44%現已達25年或以上的船齡，而30%逾30年船齡。而太平洋航運參與競爭中的2,600車道米以上分部情況略為遜色：36%貨船的船齡逾25年，與現有全球船隊之36%訂單一致。
- 令人鼓舞的是，實際上於過往十二個月並無新建造訂單出現，而多艘大型舊貨船正被報廢，包括若干先前僱用於北歐市場的貨船。
- Maersk Broker對訂單量及報廢概率的分析顯示，全球滾裝貨船船隊的規模將於二零一零年開始萎縮。

### 業務回顧

#### 回顧

於二零零八年年初我們投資六艘新建造大型滾裝貨船，旨在成為歐洲主要貨運服務營運商之貨船供應商，而本集團貨船專為該等貿易而設計並具有以下優點：

- 相對高速
- 低油耗
- 理想的甲板高度
- 寬闊的固定式跳板
- 水上靈活性強

迄今為止，本集團新造滾裝貨船中僅有一艘已獲交付並投入服務，其餘預計將於二零一零年後期及二零一一年交付。

#### 二零零九年的表現

由丹麥Odense Steel Shipyard承建的第一艘新建造貨船「Humber Viking」已於九月交付，並根據與Norfolk Line訂立的三年期租合約即時開展荷蘭和英國港口之間的貿易運輸。

如二零零九年六月所公布，由於滾裝貨船市場現行疲弱，本集團經與Odense Steel Shipyard磋商後將其餘三艘新建造貨船的交付期推遲至二零一一年。作為該協議的一部分，本集團提早支付合約價格之10%，但可獲享相應減免及延遲支付最後一期款項。該等貨船的總代價因此保持不變。

本集團的兩艘租賃並持有購買選擇權的韓國建造的新滾裝貨船現時預計分別於二零一零年九月及十一月交付，因此本集團於二零一零年面臨有限的潛在疲弱的市場風險。

滾裝貨船分部於二零零九年產生溢利淨額100,000美元，此外，本集團作出25,000,000美元之減值，以反映我們對二零一零年及二零一一年貨船出租盈利能力之憂慮。

## 船隊營運

本集團於英國合營專業船務管理公司Meridian Marine Management負責為本集團滾裝貨船船隊提供技術、海事及船員管理服務，亦負責本集團新造滾裝貨船項目的技術監督。「Humber Viking」營運狀況良好，迄今為止，其技術營運開支低於預算水平。

## 展望

預計對二零一零年大型滾裝貨船分部影響最大的市場相關因素如下：

### 有利因素

- 全球（尤其是歐洲）經濟復甦雖然緩慢，預期仍會支持運輸量的輕微增長，因此產生對短途滾裝貨船貿易的航運量之需求。
- 基本需求復甦，加上環保規例及措施日益嚴苛，預期將帶動使用大型、燃料效率更高的滾裝貨船的趨勢。
- 滾裝貨船船隊老化預期未來數年將不斷有貨船被送往報廢。
- 由於二零零九年未有新建造貨船訂單，二零一零年以後的訂單預期愈見有利。

### 不利因素

- 大量新造大型滾裝貨船預期會於二零一零年及二零一一年交付。
- 因滾裝貨船營運商正艱苦經營，從而減少貨船被租用的機會。
- 客戶及工業需求受英國（大部份之滾裝船隊為其服務）債務之影響，限制了運輸量的改善。

整體而言，由於歐洲貿易復甦緩慢，本集團預期滾裝貨船於二零一零年面對的貿易環境仍具挑戰性，並只有輕微改善。但長遠而言，由於歐洲經濟及貿易增長回升，噸位供應趨緊及持續之政治及社會壓力逼使貨運由陸路轉至海路，本集團仍抱樂觀態度。我們相信，隨著歐洲經濟回升，本集團的貨船對承租人而言將日益具吸引力。我們正積極地為船隊物色歐洲內外的出租機會。長遠來看，本集團預期於迅速發展的亞洲經濟體及其他地區，會出現適合滾裝貨船的機遇。我們現時沒有進一步投資於其他滾裝貨船的計劃，直至現有已預訂新船有盈出租為止。

# 綜合損益表

截至二零零九年十二月三十一日止年度

	附註	二零零九年 千美元	二零零八年 千美元
營業額	3	950,477	1,690,948
直接開支		(797,681)	(1,332,351)
毛利		152,796	358,597
一般行政及管理開支		(12,292)	(11,787)
其他收入		110,477	163,921
其他開支		(116,280)	(229,297)
出售物業、機器及設備(虧損)/收益		(2,522)	149,818
財務開支淨額		(27,321)	(22,125)
應佔共同控制實體溢利減虧損		7,246	3,568
應佔聯營公司虧損		(103)	(287)
除稅前溢利	4	112,001	412,408
稅項	5	(1,723)	(3,618)
本年度溢利	3	110,278	408,790
應佔：			
股東權益		110,278	409,119
少數股東權益		-	(329)
		110,278	408,790
股息	6	57,222	170,142
股東應佔溢利的每股盈利			
基本	7(a)	5.94 美仙	24.29 美仙
攤薄	7(b)	5.93 美仙	24.28 美仙

## 綜合全面收益表

截至二零零九年十二月三十一日止年度

	二零零九年 千美元	二零零八年 千美元
本年度溢利	110,278	408,790
其他全面收益，扣除稅項：		
匯兌差額	24,949	(21,207)
現金流量對沖		
— 公平值(虧損)/收益	(146)	21,760
— 轉賬至物業、機器及設備	(1,729)	(8,176)
— 轉賬至綜合損益表之財務開支	2,731	337
可供出售財務資產之公平值收益	20,121	—
購回及註銷之可換股債券之收益	325	1,589
本年度全面收益總額	<u>156,529</u>	<u>403,093</u>
應佔：		
— 股東權益	156,529	403,510
— 少數股東權益	—	(417)
本年度全面收益總額	<u>156,529</u>	<u>403,093</u>

# 綜合資產負債表

於二零零九年十二月三十一日

	附註	二零零九年 千美元	二零零八年 千美元
<b>非流動資產</b>			
物業、機器及設備		997,961	794,622
投資物業		2,600	—
土地使用權		3,864	3,035
商譽		25,256	25,256
於共同控制實體的權益		49,615	50,806
於聯營公司的投資		3,249	2,864
可供出售財務資產		62,016	43,454
衍生資產		6,879	23,800
應收貿易賬款及其他應收款項	8	8,232	9,517
有限制銀行存款		40,084	4,757
其他非流動資產		59,887	56,238
		<u>1,259,643</u>	<u>1,014,349</u>
<b>流動資產</b>			
存貨		33,858	24,291
衍生資產		20,336	55,797
持作待售資產		—	65,891
應收貿易賬款及其他應收款項	8	90,478	151,193
有限制銀行存款		16,483	44,108
現金及存款		1,049,095	974,876
		<u>1,210,250</u>	<u>1,316,156</u>
<b>流動負債</b>			
衍生負債		10,505	30,917
應付貿易賬款及其他應付款項	9	111,740	154,691
長期借貸的流動部分		54,728	58,679
應付稅項		3,737	3,553
有償契約撥備		—	28,179
		<u>180,710</u>	<u>276,019</u>
流動資產淨額		<u>1,029,540</u>	<u>1,040,137</u>
資產總額減流動負債		<u>2,289,183</u>	<u>2,054,486</u>
<b>非流動負債</b>			
衍生負債		9,735	20,898
長期借貸		821,850	789,133
有償契約撥備		2,031	25,753
		<u>833,616</u>	<u>835,784</u>
資產淨值		<u>1,455,567</u>	<u>1,218,702</u>
<b>權益</b>			
股東應佔資本及儲備			
股本		192,708	174,714
保留溢利		659,339	568,648
其他儲備		603,520	475,340
總權益		<u>1,455,567</u>	<u>1,218,702</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，並就重估可供出售財務資產的公平值及按公平值列賬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. 採納新訂或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，與二零零八年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，對已頒佈準則的詮釋及對香港財務報告準則的改善後，本集團已變更其若干會計政策。

除下文所載有關財務資料呈報及披露之若干變動外，採納上述新訂或經修訂準則、詮釋及改善並無對財務報表產生重大影響或引致本集團主要會計政策產生任何重大變動。

- 香港會計準則第1號(修訂)「財務報表的呈報」。此項修訂準則禁止在權益變動結算表中直接呈報收入及開支。所有收入及開支須於一全面收益表或兩項報表(損益表及全面收益表)中列示。本集團已於兩項報表中呈報所有收入及開支。
- 香港會計準則第1號(經修訂)「財務報表的呈報」。此項修訂闡明，分類為持作買賣的衍生工具應呈列為流動及非流動之資產及負債。本集團已根據其買賣衍生工具的結算日呈報為流動或非流動部分。比較數字已相應調整。
- 香港財務報告準則第7號(經修訂)「改善有關金融工具的披露」。本集團對金融工具的披露採納公平值計量的三層層級結構的披露規定。綜合財務報表已根據經修訂披露規定編製。
- 香港財務報告準則第8號「營運分部」。此項準則取代了香港會計準則第14號「分部報告」，乃採用管理層方針，按提供予主要經營決策者的內部報告所採用的相同基準來呈列分部資料。於過往期間，本集團將其國際乾散貨運視為一主要分部。採納此準則令須予呈報的營運分部數目增加。

商譽按所屬現金產生單位作分配。二零零八年比較數字已相應呈列。

### 3. 分部資料

本集團乃按部門管理業務。報告呈予部門主管及董事會，以作策略性決策，分配資源及評估表現之用。本頁的須予呈報的營運分部與上述資料之提呈方式一致。

本集團的收益主要從提供乾散貨船及滾裝貨船的貨運服務、及提供予能源及基建行業的服務所獲取。太平洋乾散貨船再細分為小靈便型及大靈便型乾散貨船，而太平洋能源及基建服務再細分為拖船、Fujairah Bulk Shipping (「FBSL」) 及 PacMarine Services (「PacMarine」)。

港口項目及海事管理服務活動的業績未達至香港財務報告準則所建議的水平，故此納入「所有其他分部」，但該等業務同樣受到緊密的監察。

財務部門管理本集團的現金及借貸，並不視作一營運分部，故相關的財務收入及開支分配往此財務項下。

董事認為提供貨運服務乃跨國經營，該等業務的性質和開支的分配方法無法按具體地區對營運溢利進行有意義的分配，故本報表未有呈列地區分部資料。

截至二零零九年十二月三十一日止年度本集團須予呈報的分部資料分析如下：

	太平洋乾散貨船			太平洋能源及基建服務			太平洋 滾裝貨船	所有 其他分部	分部總計	未分配		總計	重新 分類	如財務 報表 所示	附註	
	小量便型 千美元	大量便型 千美元	總計 千美元	拖船 千美元	FBSL 千美元	PacMarine 千美元	總計 千美元	千美元		千美元	財務 千美元					其他 千美元
<b>截至二零零九年十二月三十一日止年度</b>																
營業額	581,487	322,994	904,481	49,564	7,831	11,019	68,414	3,271	2,683	978,849	-	(54,026)	924,823	25,654	950,477	
運費及租金	581,487	322,994	904,481	48,842	-	-	48,842	3,271	-	956,594	-	(54,026)	902,568	25,654	928,222	1
海事管理服務	-	-	-	722	7,831	11,019	19,572	-	2,683	22,255	-	-	22,255	-	22,255	
燃料及港口開銷	(202,983)	(109,560)	(312,543)	(1,723)	-	-	(1,723)	-	-	(314,266)	-	46,566	(267,700)	267,700	-	2
按期租約對等基準的收入	378,504	213,434	591,938				66,691	3,271								
直接開支	(240,204)	(199,306)	(439,510)	(45,392)	(394)	(10,002)	(55,788)	(2,413)	(5,537)	(503,248)	-	27,200	(476,048)	(321,633)	(797,681)	
燃料及港口開銷	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(267,700)	(267,700)	2
貨船租賃開支	(148,579)	(189,320)	(337,899)	(2,482)	-	-	(2,482)	-	-	(340,381)	-	27,200	(313,181)	(53,933)	(367,114)	3
貨船營運開支	(43,122)	(2,427)	(45,549)	(24,575)	-	-	(24,575)	(742)	-	(70,866)	-	-	(70,866)	-	(70,866)	
貨船折舊	(29,565)	(981)	(30,546)	(8,021)	-	-	(8,021)	(894)	-	(39,461)	-	-	(39,461)	-	(39,461)	
直接管理開支	(18,938)	(6,578)	(25,516)	(10,314)	(394)	(10,002)	(20,710)	(777)	(5,537)	(52,540)	-	-	(52,540)	-	(52,540)	
毛利	138,300	14,128	152,428	2,449	7,437	1,017	10,903	858	(2,854)	161,335	-	19,740	181,075	(28,279)	152,796	
一般行政及管理開支	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(12,292)	(12,292)	-	(12,292)	4
其他收入及開支	-	-	-	(1,710)	(6,868)	-	(8,578)	-	-	(8,578)	1,547	(27,051)	(34,082)	28,279	(5,803)	1, 3, 5, 6
出售物業、機器及設備虧損	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2,522)	(2,522)	-	(2,522)	7
財務開支淨額	(14,175)	-	(14,175)	(1,867)	699	-	(1,168)	(801)	1,239	(14,905)	(15,376)	2,960	(27,321)	-	(27,321)	8
應佔共同控制實體溢利減虧損	-	-	-	3,256	4,983	-	8,239	-	(2,329)	5,910	-	1,336	7,246	-	7,246	9
應佔聯營公司虧損	-	-	-	(103)	-	-	(103)	-	-	(103)	-	-	(103)	-	(103)	
除稅前溢利	124,125	14,128	138,253	2,025	6,251	1,017	9,293	57	(3,944)	143,659	(13,829)	(17,829)	112,001	-	112,001	
稅項	-	-	-	(1,009)	-	(63)	(1,072)	(2)	(649)	(1,723)	-	-	(1,723)	-	(1,723)	
年內溢利	124,125	14,128	138,253	1,016	6,251	954	8,221	55	(4,593)	141,936	(13,829)	(17,829)	110,278	-	110,278	
以下各方應佔：																
股東權益	124,125	14,128	138,253	1,016	6,251	954	8,221	55	(4,593)	141,936	(13,829)	(17,829)	110,278	-	110,278	
少數股東權益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	124,125	14,128	138,253	1,016	6,251	954	8,221	55	(4,593)	141,936	(13,829)	(17,829)	110,278	-	110,278	
於二零零九年十二月三十一日																
資產總額	711,780	55,343	767,123	206,430	60,210	4,366	271,006	258,569	110,220	1,406,918	1,036,035	26,940	2,469,893	-	2,469,893	1, 2
資產總額包括：																
物業、機器及設備*	593,838	16,750	610,588	160,070	-	77	160,147	211,318	15,908	997,961	-	-	997,961	-	997,961	
於共同控制實體的權益	-	-	-	10,164	23,218	-	33,382	-	12,905	46,287	-	3,328	49,615	-	49,615	9
於聯營公司的投資	-	-	-	3,249	-	-	3,249	-	-	3,249	-	-	3,249	-	3,249	
負債總額	261,532	33,349	294,881	55,137	-	1,870	57,007	66,467	5,255	423,610	572,164	18,552	1,014,326	-	1,014,326	1, 2
負債總額包括：																
長期借貸	199,386	-	199,386	40,773	-	-	40,773	64,589	-	304,748	571,830	-	876,578	-	876,578	
* 包括物業、機器及設備添置	63,346	1,328	64,674	63,139	-	-	63,139	144,235	2,843	274,891	-	-	274,891	-	274,891	

	太平洋乾散貨船			太平洋能源及基建服務			太平洋 滾裝貨船	所有 其他分部	分部總計	未分配		總計	重新 分類	如財務 報表 所示	附註	
	小靈便型	大靈便型	總計	拖船	FBSL	PacMarine	總計			財務	其他					
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元		千美元	千美元					
截至二零零八年十二月三十一日止年度																
營業額	1,005,088	642,894	1,647,982	27,977	2,403	10,492	40,872	-	7,335	1,696,189	-	71,752	1,767,941	(76,993)	1,690,948	
運費及租金	1,005,088	642,894	1,647,982	27,822	-	-	27,822	-	-	1,675,804	-	71,752	1,747,556	(76,993)	1,670,563	1
海事管理服務	-	-	-	155	2,403	10,492	13,060	-	7,335	20,385	-	-	20,385	-	20,385	
燃料及港口開銷	(266,493)	(143,383)	(411,876)	(2,362)	-	-	(2,362)	-	-	(414,238)	-	(58,980)	(473,218)	473,218	-	2
按期租合約對等基準的收入	736,595	499,511	1,236,106				38,510	-								
直接開支	(358,826)	(450,149)	(808,975)	(25,799)	(732)	(9,208)	(35,739)	(1,732)	(12,687)	(859,133)	-	-	(859,133)	(473,218)	(1,332,351)	
燃料及港口開銷	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(473,218)	(473,218)	2
貨船租賃開支	(262,731)	(434,076)	(696,807)	-	-	-	-	-	-	(696,807)	-	-	(696,807)	-	(696,807)	
貨船營運開支	(43,853)	(4,313)	(48,166)	(14,653)	-	-	(14,653)	-	-	(62,819)	-	-	(62,819)	-	(62,819)	
貨船折舊	(29,849)	(3,178)	(33,027)	(3,081)	-	-	(3,081)	-	-	(36,108)	-	-	(36,108)	-	(36,108)	
直接管理開支	(22,393)	(8,582)	(30,975)	(8,065)	(732)	(9,208)	(18,005)	(1,732)	(12,687)	(63,399)	-	-	(63,399)	-	(63,399)	
毛利	377,769	49,362	427,131	(184)	1,671	1,284	2,771	(1,732)	(5,352)	422,818	-	12,772	435,590	(76,993)	358,597	
一般行政及管理開支	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(11,787)	(11,787)	-	(11,787)	4
其他收入及開支	(28,843)	(12,986)	(41,829)	(12,728)	(3,292)	-	(16,020)	-	(31,301)	(89,150)	20,169	(73,388)	(142,369)	76,993	(65,376)	1, 6
出售物業、機器及設備收益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	149,818	149,818	-	149,818	7
財務開支淨額	(16,990)	-	(16,990)	(1,528)	-	-	(1,528)	-	1,476	(17,042)	842	(5,925)	(22,125)	-	(22,125)	8
應佔共同控制實體溢利減虧損	-	-	-	-	1,914	-	1,914	-	(3,165)	(1,251)	-	4,819	3,568	-	3,568	9
應佔聯營公司虧損	-	-	-	(287)	-	-	(287)	-	-	(287)	-	-	(287)	-	(287)	
除稅前溢利	331,936	36,376	368,312	(14,727)	293	1,284	(13,150)	(1,732)	(38,342)	315,088	21,011	76,309	412,408	-	412,408	
稅項	-	-	-	(1,267)	-	(4)	(1,271)	-	(2,347)	(3,618)	-	-	(3,618)	-	(3,618)	
年內溢利	331,936	36,376	368,312	(15,994)	293	1,280	(14,421)	(1,732)	(40,689)	311,470	21,011	76,309	408,790	-	408,790	
以下各方應佔：																
股東權益	331,936	36,376	368,312	(15,646)	293	1,280	(14,073)	(1,732)	(40,708)	311,799	21,011	76,309	409,119	-	409,119	
少數股東權益	-	-	-	(348)	-	-	(348)	-	19	(329)	-	-	(329)	-	(329)	
	331,936	36,376	368,312	(15,994)	293	1,280	(14,421)	(1,732)	(40,689)	311,470	21,011	76,309	408,790	-	408,790	
於二零零八年十二月三十一日																
資產總額	745,163	106,709	851,872	124,080	60,638	3,012	187,730	170,265	93,525	1,303,392	965,111	62,002	2,330,505	-	2,330,505	1, 2
資產總額包括：																
物業、機器及設備及持作待售資產*	612,318	49,840	662,158	91,426	-	87	91,513	89,671	17,171	860,513	-	-	860,513	-	860,513	
於共同控制實體的權益	-	-	-	-	18,122	-	18,122	-	15,440	33,562	-	17,244	50,806	-	50,806	9
於聯營公司的投資	-	-	-	2,864	-	-	2,864	-	-	2,864	-	-	2,864	-	2,864	
負債總額	361,369	37,393	398,762	33,539	-	855	34,394	640	9,618	443,414	616,574	51,815	1,111,803	-	1,111,803	1, 2
負債總額包括：																
長期借貸	213,349	-	213,349	19,395	-	-	19,395	-	-	232,744	615,068	-	847,812	-	847,812	
* 包括物業、機器及設備添置	155,030	11,629	166,659	54,481	-	-	54,481	95,897	4,957	321,994	-	-	321,994	-	321,994	

附註

1. 未變現之貨運期貨協議收益及開支淨額列入未分配其他項下。已變現之收益及開支淨額分配至太平洋乾散貨船下的小靈便型及大靈便型項下。就呈報財務報表而言，已變現及未變現之貨運期貨協議收益及開支淨額乃重新分類為其他收入及其他開支。相關的衍生資產及負債亦分配至未分配其他項下。
2. 未變現之燃料掉期合約收益及開支淨額列入未分配其他項下。已變現之收益及開支淨額分配至太平洋乾散貨船下的小靈便型及大靈便型項下。就呈報財務報表而言，燃料及港口開銷乃重新分類為直接開支。相關的衍生資產及負債亦分配至未分配其他項下。
3. 因預期有償契約於餘下租期所得的經濟收益增加而撥回的有償契約撥備列入未分配其他項下。就於截至二零零九年十二月三十一日止年度租期屆滿的合約，其動用已分配至太平洋乾散貨船下的小靈便型項下。就呈報財務報表而言，以上兩項撥回及動用乃重新分類為其他收入。相關的負債亦分配至太平洋乾散貨船以下的小靈便型及大靈便型項下。
4. 其他項下為公司管理開支。
5. 有關滾裝貨船及建造中的貨船的減值撥備列入未分配其他項下。縱使相關的貨船乃分配至太平洋滾裝貨船的分部內，但由於該減值虧損跟本期間分部的表現並無關係，故管理層並未將其分配至太平洋滾裝貨船的分部業績。
6. 財務項下為年內購回及註銷之本集團可換股債券之收益。
7. 其他項下為本集團出售物業、機器及設備的收益及虧損，並不視作一營運分部。
8. 其他項下為未變現利率掉期合約收益及開支。
9. 其他項下為本集團應佔其中一間合營公司的收益及其資產淨值。該合營公司於二零零九年內出售其唯一的貨船以獲收益。

4. 除稅前溢利

除稅前溢利已扣除／(計入)下列項目：

	二零零九年 千美元	二零零八年 千美元
土地使用權攤銷	59	32
所耗燃料	178,029	239,625
折舊		
— 自有貨船	28,152	23,723
— 租賃貨船	11,309	12,385
— 投資物業	87	—
— 其他自有物業、機器及設備	1,371	1,344
出售及取消確認按公平值列賬及於損益表處理之財務資產之收益	—	(9,328)
按公平值列賬及於損益表處理之財務資產之虧損	—	4,369
所耗潤滑油	4,136	3,801
燃料掉期合約淨(收益)／虧損	(45,670)	48,553
貨運期貨協議淨虧損／(收益)	25,654	(76,993)
利率掉期合約淨虧損	1,220	6,734
貸款利息		
— 銀行貸款	6,778	4,407
— 融資租賃	14,175	17,014
— 可換股債券	16,233	19,132
	<u>16,233</u>	<u>19,132</u>

## 5. 稅項

香港利得稅已按本年度的估計應課稅溢利以稅率 16.5% (二零零八年：16.5%) 作出撥備。

海外溢利的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／(計入)的稅項為：

	二零零九年 千美元	二零零八年 千美元
即期稅項		
香港利得稅	961	1,943
海外稅項	1,834	1,893
過往年度超額撥備	(1,072)	(218)
	<u>1,723</u>	<u>3,618</u>

## 6. 股息

	二零零九年 千美元	二零零八年 千美元
中期股息每股 8 港仙或 1.0 美仙 (二零零八年：每股 76 港仙或 9.7 美仙)	19,912	170,142
擬派末期股息每股 15 港仙或 1.9 美仙 (二零零八年：零)	37,310	—
	<u>57,222</u>	<u>170,142</u>

於二零零九年及二零零八年派付的股息分別為 19,912,000 美元 (每股 8 港仙或 1.0 美仙) 及 322,967,000 美元 (每股 151 港仙或 19.3 美仙)。二零零九年擬派末期股息每股 15 港仙或 1.9 美仙，合共達 37,310,000 美元，已於二零一零年三月二日宣派。

## 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。

	二零零九年	二零零八年
股東應佔溢利 (千美元)	<u>110,278</u>	<u>409,119</u>
已發行普通股的加權平均數 (千股)	<u>1,857,902</u>	<u>1,684,034</u>
每股基本盈利	<u>5.94 美仙</u>	<u>24.29 美仙</u>
相等於	<u>46.01 港仙</u>	<u>189.17 港仙</u>

## 7. 每股盈利(續)

### (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就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數目作出調整的普通股的加權平均數(但不包括本公司長期獎勵計劃之受託人所持的股份)計算。

	二零零九年	二零零八年
股東應佔溢利(千美元)	<u>110,278</u>	<u>409,119</u>
已發行普通股的加權平均數(千股)	<u>1,857,902</u>	1,684,034
就認股權作出之調整(千股)	<u>588</u>	867
用於計算每股攤薄盈利之普通股加權平均數(千股)	<u>1,858,490</u>	<u>1,684,901</u>
每股攤薄盈利	<u>5.93美仙</u>	<u>24.28美仙</u>
相等於	<u>45.99港仙</u>	<u>189.07港仙</u>

## 8. 應收貿易賬款及其他應收款項

應收貿易賬款的賬齡分析如下：

	二零零九年 千美元	二零零八年 千美元
30日或以下	20,258	16,146
31-60日	3,395	5,857
61-90日	623	1,451
90日以上	<u>2,453</u>	<u>4,296</u>
	<u>26,729</u>	<u>27,750</u>

應收貿易賬款主要包括與貨運相關的應收貿易賬款。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，剩餘款項於卸貨後及最終確定港口開銷、逾期索償或與貨運相關的費用後結清。本集團一般不給予客戶任何信貸期，而所有於結算日之應收貿易賬款均已逾期。

## 9. 應付貿易賬款及其他應付款項

應付貿易賬款的賬齡分析如下：

	二零零九年 千美元	二零零八年 千美元
30日或以下	22,806	11,591
31-60日	2,024	846
61-90日	314	320
90日以上	<u>4,805</u>	<u>3,999</u>
	<u>29,949</u>	<u>16,756</u>

## 財務回顧

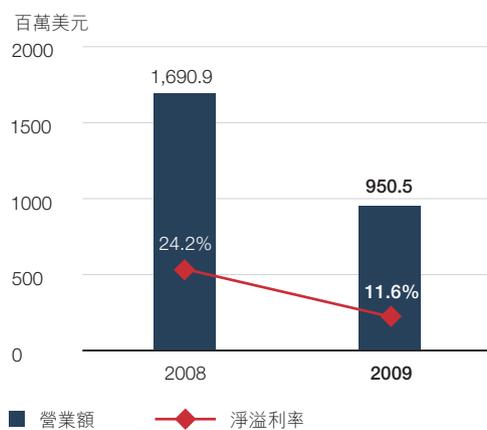
### 綜合集團表現

本集團的業績受眾多因素影響。管理層評估本集團業務表現的主要指標為營業額增長、直接開支控制、分部溢利淨額、股東應佔溢利及平均股本回報率。

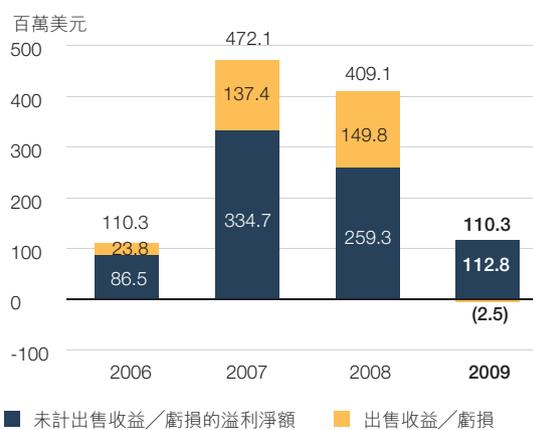
百萬美元	二零零九年	二零零八年	變動
營業額	<b>950.5</b>	1,690.9	-44%
直接開支	<b>(797.7)</b>	(1,332.3)	-40%
毛利	<b>152.8</b>	358.6	-56%
分部溢利淨額	<b>141.9</b>	311.5	-53%
基本溢利	<b>115.8</b>	320.7	-64%
股東應佔溢利	<b>110.3</b>	408.8	-73%
淨溢利率	<b>12%</b>	24%	-12%
平均股本回報率(%)	<b>8%</b>	35%	-27%

溢利下降，主要由於乾散貨船日均租金下跌所致，但部分被綜合日均貨船營運開支有所減少所抵銷。

#### 本集團營業額相對淨溢利率



#### 本集團溢利淨額



從分部溢利淨額及基本溢利至股東應佔溢利的分析如下：

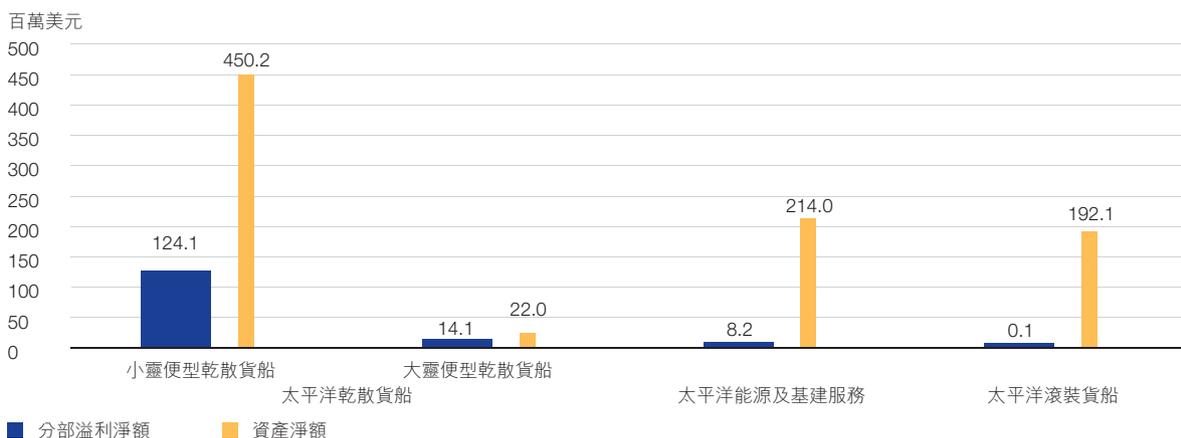
百萬美元	二零零九年	二零零八年
分部溢利淨額	<b>141.9</b>	311.5
財務	<b>(13.8)</b>	21.0
非直接開支的一般及行政管理開支	<b>(12.3)</b>	(11.8)
基本溢利	<b>115.8</b>	320.7
貨船減值虧損－滾裝貨船/乾散貨船	<b>(25.0)</b>	(19.5)
未變現的金融工具(開支)/收益	<b>(4.5)</b>	6.9
出售乾散貨船淨(虧損)/收益	<b>(1.2)</b>	154.6
餘下租期的有償契約－撥回/(撥備)淨額	<b>25.2</b>	(53.9)
股東應佔溢利	<b>110.3</b>	408.8

## 分部回顧

本集團於二零零九年採納了新會計準則香港財務報告準則第8號「營運分部」。根據管理層的內部分析，該準則將為本集團的表現提供較清晰的分析。

本集團的營業額主要來自提供航運相關服務。管理層以三個報告分部分析本集團的業務：太平洋乾散貨船（細分為小靈便型及大靈便型乾散貨船）、新設立的太平洋能源及基建服務（細分為拖船、Fujairah Bulk Shipping（「FBSL」）及PacMarine Services（「PacMarine」））及太平洋滾裝貨船業務。太平洋乾散貨船繼續為本集團的主要業務。

### 分部溢利淨額相對資產淨額

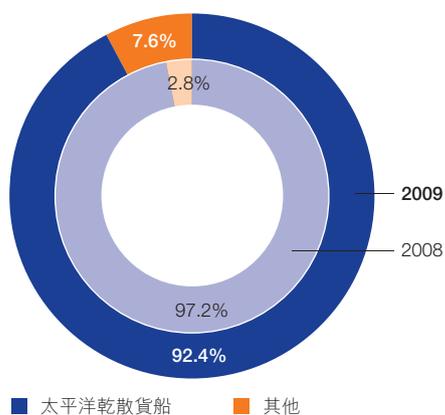


以下進一步分析本集團的分部毛利及其他財務資料。

### 太平洋乾散貨船分部溢利淨額

#### 收入

#### 太平洋乾散貨船分部營業額佔分部營業額總額的百分比



本集團的乾散貨船船隊的分部營業額為904,500,000美元（二零零八年：1,648,000,000美元）或分部營業額總額的92.4%（二零零八年：97.2%）。

年內太平洋乾散貨船(細分為小靈便型及大靈便型乾散貨船)的營運表現分析如下：

	零九年 上半年	零九年 下半年	二零零九年	二零零八年	變動
<b>小靈便型乾散貨船</b>					
收租日	12,460	13,640	26,100	24,890	+5%
日均租金(美元)	13,610	15,310	14,500	29,600	-51%
日均貨船營運開支(美元)	9,380	9,970	9,690	14,960	-35%
分部溢利淨額(百萬美元)	52.1	72.0	124.1	331.9	-63%
分部資產淨額(百萬美元)	397.8	450.2	450.2	383.8	+17%
淨資產回報率(按年計%)	26%	32%	28%	86%	-58%
<b>大靈便型乾散貨船</b>					
收租日	5,150	5,490	10,640	11,050	-4%
日均租金(美元)	19,840	19,160	19,490	44,610	-56%
日均貨船營運開支(美元)	17,580	18,630	18,050	40,070	-55%
分部溢利淨額(百萬美元)	11.5	2.6	14.1	36.4	-61%
分部資產淨額(百萬美元)	22.5	22.0	22.0	69.3	-68%
淨資產回報率(按年計%)	102%	24%	64%	52%	+12%

註1：上述貨船營運開支包括撥回截至二零零九年十二月三十一日止年度的相關租期的期租合約撥備，但不包括撥回餘下租期的撥備。

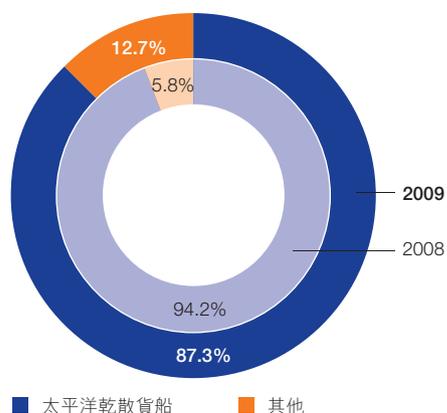
註2：上述大靈便型乾散貨船的收租日及日均收支不包括按日均租金8,460美元長期租賃租出而日均貨船營運開支為8,530美元的兩艘貨船。

下表列示了本集團乾散貨船的收租日與貨船日數的分析。截至二零零九年十二月三十一日止年度，自有貨船船隊停租日相當於每艘貨船每年1.3日(二零零八年：1.5日)。

	二零零九年			二零零八年		
	自有及融資 租賃貨船	租賃	總計	自有及融資 租賃貨船	租賃	總計
<b>小靈便型乾散貨船</b>						
貨船日數	11,230	15,010	26,240	11,200	13,910	25,110
入塢	(100)	-	(100)	(170)	-	(170)
停租日	(40)	-	(40)	(50)	-	(50)
收租日	11,090	15,010	26,100	10,980	13,910	24,890
<b>大靈便型乾散貨船</b>						
貨船日數	110	10,530	10,640	580	10,500	11,080
入塢	-	-	-	(30)	-	(30)
停租日	-	-	-	-	-	-
收租日	110	10,530	10,640	550	10,500	11,050

## 直接開支

太平洋乾散貨船分部直接開支佔分部直接開支總額的百分比



本集團的乾散貨船船隊的分部直接開支為439,500,000美元(二零零八年：809,000,000美元)或分部直接開支總額的87.3%(二零零八年：94.2%)。

## 直接開支分析

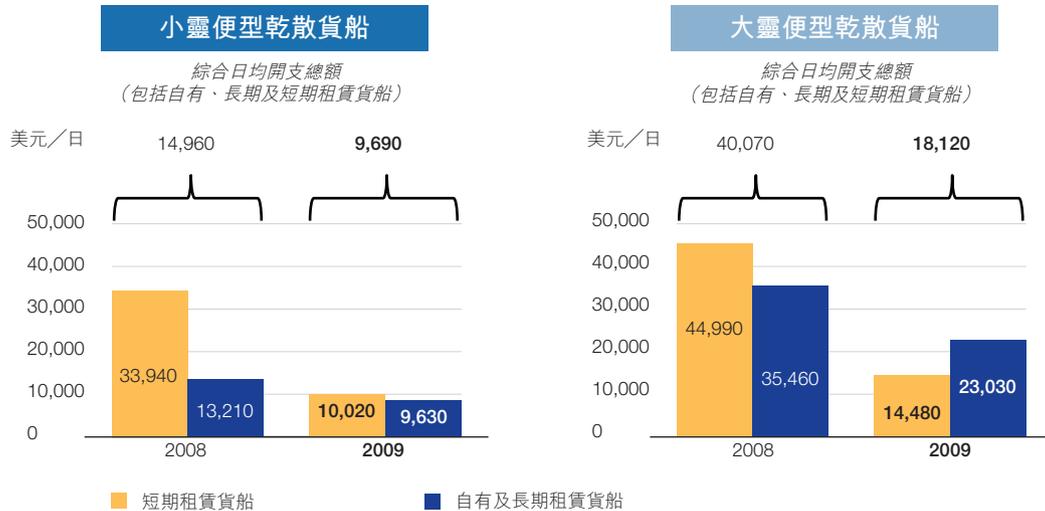
百萬美元	二零零九年	二零零八年	變動
貨船租賃開支	337.9	696.8	-52%
貨船營運開支	45.5	48.2	-5%
貨船折舊	30.6	33.0	-8%
直接管理開支	25.5	31.0	-18%
總計	439.5	809.0	-46%

- 貨船營運開支包括船員、零件、潤滑油及保險開支。
- 貨船折舊減少主要由於自有及融資租賃貨船的平均數目由33艘減少至31艘所致。
- 直接管理開支為管理太平洋乾散貨船分部所直接產生的岸上僱員、辦事處及其他有關開支。

開支減少主要由於經營租賃的貨船租賃開支(計及撥回有償契約撥備)減少至337,900,000美元(二零零八年：696,800,000美元)所致，反映了：

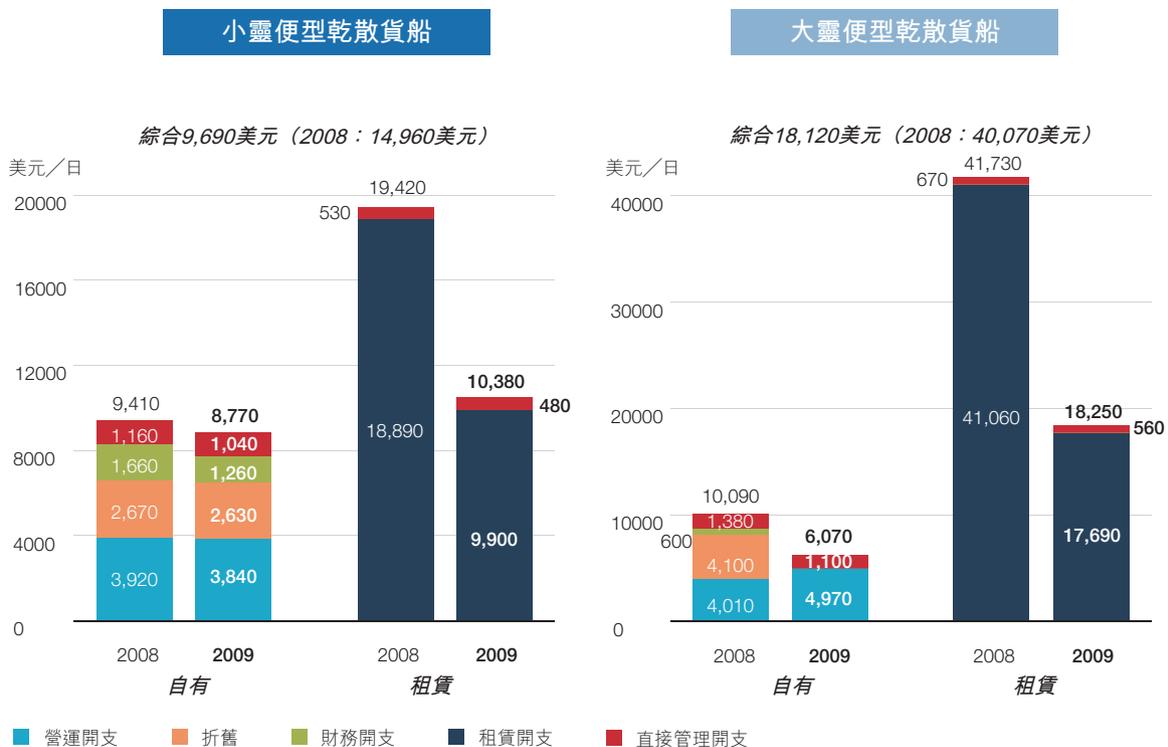
- (一) 本集團經營租賃的貨船日均租金下跌53.9%；
- (二) 本集團經營租賃的平均貨船日數上升4.6%；以及

(三) 開支包括了以經營租賃租入的短期小靈便型和大靈便型乾散貨船的貨船日數，分別為3,980日(二零零八年：2,120日)及6,110日(二零零八年：5,360日)。該等短期租賃貨船日均租金分別為10,020美元(二零零八年：33,940美元)及14,480美元(二零零八年：44,990美元)。該等開支以往分類到「燃料及港口開銷」下。



小靈便型乾散貨船綜合日均貨船營運開支較去年減少35.2%，主要由於從市場租入的貨船租賃開支減少及就於二零零九年十二月三十一日止年度的部分期租合約撥回撥備26,700,000美元所致。大靈便型乾散貨船綜合日均貨船營運開支較去年減少54.8%，原因同上。綜合日均貨船營運開支包括直接管理開支，可按自有及租賃開支分析如下：

#### 日均貨船營運開支



## 太平洋能源及基建服務分部溢利淨額

本集團新設立的太平洋能源及基建服務分部(細分為拖船、FBSL及PacMarine)繼續物色增長機會擴展離岸及項目供應、港口拖船、粒料生產及運輸，以及貨船測量及檢驗服務的業務。

百萬美元	二零零九年	二零零八年	變動
離岸及項目供應以及港口拖船服務	1.0	(16.0)	-
Fujairah Bulk Shipping (粒料生產及運輸)	6.3	0.3	+2000%
PacMarine Services (貨船測量及檢驗服務)	0.9	1.3	-31%
分部溢利淨額	8.2	(14.4)	-
分部資產淨額	214.0	153.3	+40%
淨資產回報率(%)	4%	-9%	+13%

- 離岸及項目供應以及港口拖船服務業績自年內擴展本集團拖船服務而增加。拖船及駁船船隊由20艘擴大至28艘。
- Fujairah Bulk Shipping 為與中東的富加勒政府合組的合營公司。業績改善主要由於填海項目開始所致。
- PacMarine Services 業績下降主要由於貨船檢驗相關開支增加所致。

## 太平洋滾裝貨船分部溢利淨額

本集團的第一艘滾裝貨船於二零零九年九月中旬開始運作。

百萬美元	二零零九年	二零零八年	變動
分部營業額	3.3	-	-
分部營運開支	(3.2)	(1.7)	-
分部溢利淨額	0.1	(1.7)	-
分部資產淨額	192.1	169.6	+13%
淨資產回報率(%)	0%	-1%	

## 其他損益表項目

### 出售物業、機器及設備虧損

本集團出售物業、機器及設備的虧損合共為2,500,000美元(二零零八年：收益149,800,000美元)。本集團於二零零九年年初完成出售及回租兩艘貨船，以及出售另外三艘貨船。此外，另外一艘貨船亦已出售及於應佔共同控制實體溢利減虧損下列賬。

出售所得的款項為105,300,000美元，用於償還相關負債43,800,000美元、為投資提供資金及增加一般營運資金。

根據香港會計準則第17號「租賃」，該等出售及回租交易採納經營租賃會計法，貨船被當作已出售，完成時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。

年內，本集團亦計入應佔共同控制實體因出售貨船「Captain Corelli」的收益1,300,000美元(二零零八年：4,800,000美元)。

### 其他收入

貨運期貨協議收款的公平值變動為55,000,000美元(二零零八年：132,900,000美元)。

年內，本集團以折讓價回購其部分面值總額為10,300,000美元之可換股債券，因而產生了1,500,000美元之收益。

於二零零八年，本集團就小靈便型乾散貨船期租合約於餘下租期(大部分於三年期內到期)的租金高於該等租期的預期收入而作出53,900,000美元的撥備。該撥備包括截至二零零九年十二月三十一日止年度屆滿的部分期租合約金額26,700,000美元。該款項撥回至損益表及於太平洋乾散貨船—小靈便型乾散貨船分部業績下列賬。另外，本集團於期內就餘下租期的期租合約撥備撥回27,200,000美元，以反映期租合約下預期獲得的經濟收益有所增加。由於該撥回乃就餘下租期所作出，故並未分配至分部業績，而相應的撥備則於太平洋乾散貨船—小靈便型及大靈便型乾散貨船分部分列賬。

### 其他開支

貨運期貨協議付款的公平值變動為80,700,000美元(二零零八年：55,900,000美元)。計及於上述其他收入所列之55,000,000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開支25,700,000美元(二零零八年：收益77,000,000美元)。

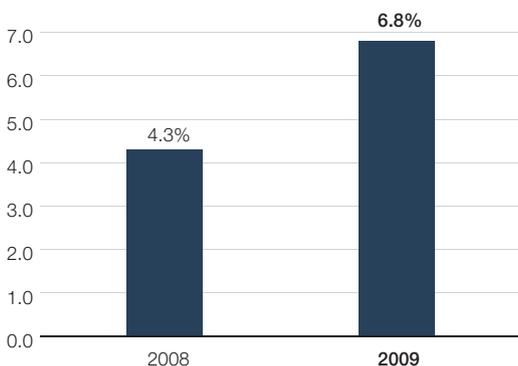
本集團就大靈便型乾散貨船期租合約於餘下租期(於三年期內到期)的租金高於該等租期的預期收入而作出2,000,000美元的撥備。計及於上述其他收入所列之撥備撥回53,900,000美元，撥備撥回淨額為收入51,900,000美元。

由於歐洲滾裝貨船市場變化令我們擔憂於未來兩年能在有盈利下租出新建滾裝貨船的能力，因而使本集團六艘滾裝貨船的總使用價值低於其賬面值，故已於其他開支中作出減值虧損25,000,000美元。由於該減值虧損跟本期間分部的表現並無關係，故管理層並未將其分配至太平洋滾裝貨船的分部業績。此等減值虧損減少了太平洋滾裝貨船分部資產的賬面值。

## 一般及行政管理開支

本集團的行政管理開支總額為64,800,000美元(二零零八年：75,200,000美元)，當中包括列為直接管理開支的直接開支52,500,000美元(二零零八年：63,400,000美元)及一般及行政管理開支12,300,000美元(二零零八年：11,800,000美元)。整體減少主要由於二零零八年年底及年內本集團致力減省開支，其中包括減省參與海事管理服務的僱員。

### 行政管理開支佔營業額的百分比



### 應佔共同控制實體溢利減虧損

除上文列入分部業績的太平洋能源及基建服務相關的共同控制實體外，本集團應佔共同控制實體溢利減虧損亦包括應佔龍潭天宇碼頭有限公司的虧損2,500,000美元(二零零八年：3,200,000美元)及應佔因出售貨船「Captain Corelli」的收益1,300,000美元(二零零八年：4,800,000美元)。

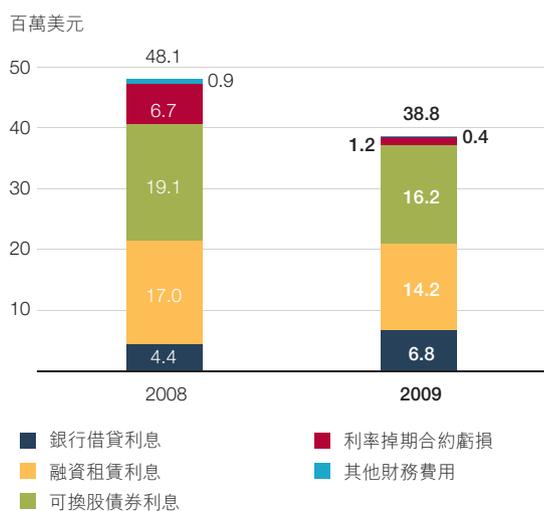
### 財務收入

財務收入為11,400,000美元(二零零八年：26,000,000美元)，主要為銀行存款利息收入10,300,000美元(二零零八年：21,300,000美元)。有關減少是由於存款利率下跌所致。

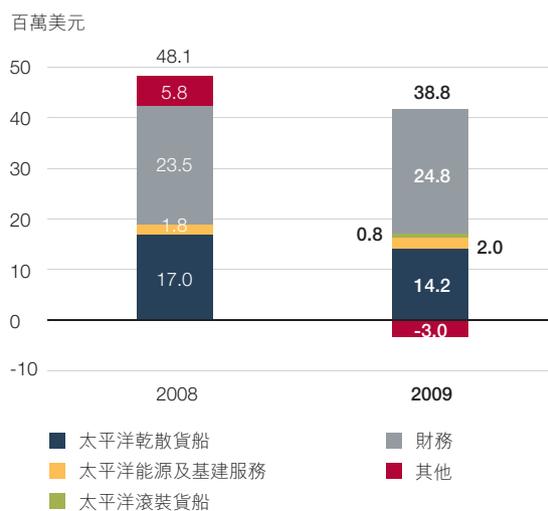
### 融資

財務開支38,800,000美元(二零零八年：48,100,000美元)的分析如下：

#### 按來源分析

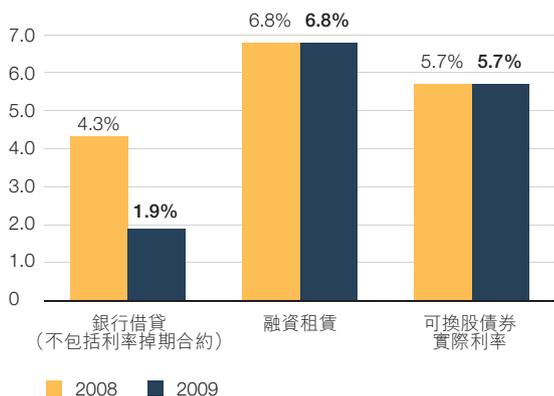


#### 按分部分析

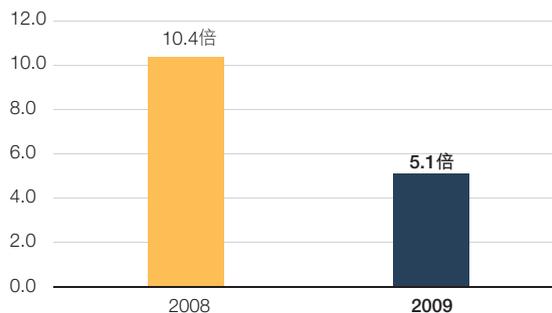


- 銀行借貸利息款項增加2,400,000美元，主要由於尚未償還銀行借貸的平均結餘增加至333,500,000美元(二零零八年：95,800,000美元)所致。銀行借貸為浮息借貸，但本集團透過利率掉期合約對沖部分相關風險。
- 融資租賃利息為14,200,000美元(二零零八年：17,000,000美元)，乃指本集團為融資租賃貨船而產生之利息款項。於二零零九年十二月三十一日，流動及長期融資租賃負債總額為199,400,000美元。按季度定額支付的租金款項將分別以資產負債表內償還融資租賃負債及損益表內融資租賃利息的方式列賬。於租賃期內的融資租賃利息可以固定利率表示。
- 於二零零七年十二月，本集團發行面值390,000,000美元、年票息率3.3厘、於二零一三年到期的有擔保可換股債券。繼二零零八年回購面值65,700,000美元的可換股債券後，年內，本集團再回購總面值為10,300,000美元的可換股債券。在回購債券後，於二零零九年十二月三十一日尚有總面值314,000,000美元的可換股債券尚未償還。

#### 平均借貸利率



#### 集團利息覆蓋率



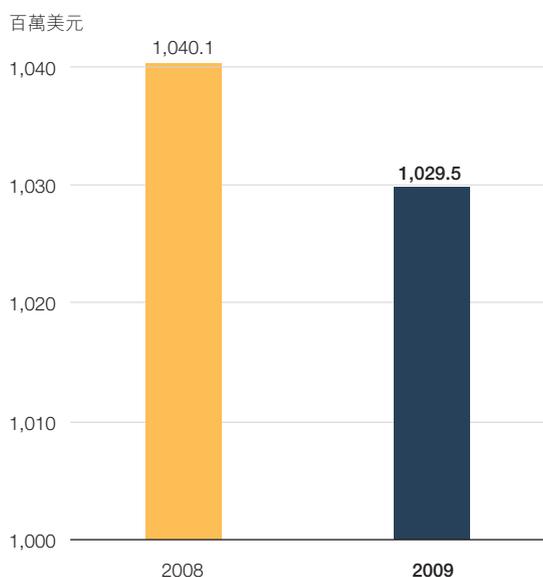
#### 稅項

根據本集團經營所在國家適用的稅務規定，國際船運收入毋須或免除納稅。拖船的船運收入及非船運收入須按經營業務所在國家的適用稅率納稅。

#### 現金流量

流動資金的主要來源包括現金及銀行存款1,105,700,000美元(主要為美元)及已獲承諾但尚未動用的有抵押銀行借款融資額18,000,000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，而股息主要由經營業務產生的現金淨額支付。

#### 營運資金淨額



## 金融工具

本集團面對租金、燃料價格、利率以及外匯波動的風險。本集團透過以下金融工具對沖其所面對的相關風險：

- 貨運期貨協議；
- 燃料掉期合約；
- 利率掉期合約；及
- 遠期外匯合約。

該等金融工具乃根據其符合對沖會計法與否於財務報表中進行處理。

### 符合對沖會計法：

於二零零九年十二月三十一日，遠期外匯合約及所有利率掉期合約(除其中一份外)皆符合現金流量對沖會計法。因此，該等工具於本年度的公平值變動直接在對沖儲備予以確認。

### 不符合對沖會計法：

燃料掉期合約以及貨運期貨協議不符合對沖會計處理，主要由於該等金融工具的合約期(以一整月份計算)未能與實際合約期完全相配，而一份利率掉期合約的條款亦不符合對沖會計處理。

截至二零零九年十二月三十一日止年度，本集團確認金融工具收入淨額為18,800,000美元，如下列示：

百萬美元	已變現	未變現	2009	2008
<b>收入</b>				
貨運期貨協議	45.2	9.8	55.0	132.9
燃料掉期合約	15.8	46.8	62.6	25.2
利率掉期合約	-	3.0	3.0	-
	61.0	59.6	120.6	158.1
<b>開支</b>				
貨運期貨協議	(16.9)	(63.8)	(80.7)	(55.9)
燃料掉期合約	(16.6)	(0.3)	(16.9)	(72.4)
利率掉期合約	(4.2)	-	(4.2)	(6.7)
	(37.7)	(64.1)	(101.8)	(135.0)
<b>淨額</b>				
貨運期貨協議	28.3	(54.0)	(25.7)	77.0
燃料掉期合約	(0.8)	46.5	45.7	(47.2)
利率掉期合約	(4.2)	3.0	(1.2)	(6.7)
	23.3	(4.5)	18.8	23.1

營業額	營業額
燃料及港口開支	燃料及港口開支
直接開支	直接開支
其他收入	其他收入
其他支出	其他支出
財務開支	財務開支
年內溢利	年內溢利

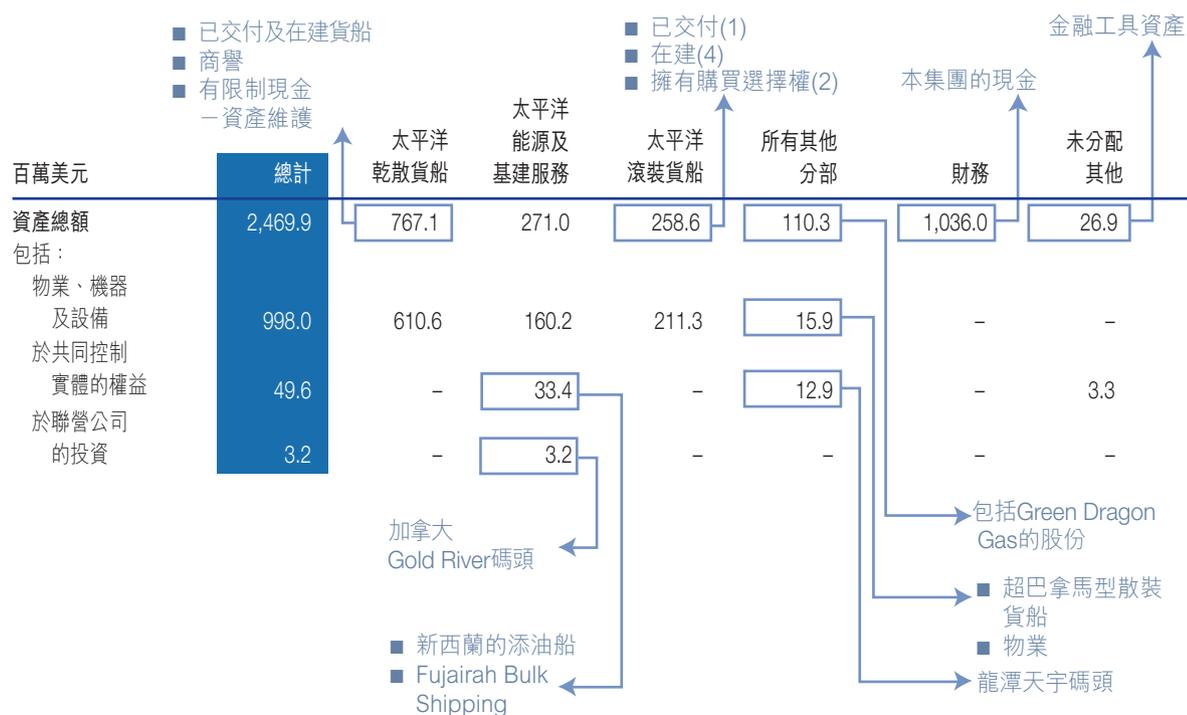
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 年內已以現金結算的合約</li> <li>- 於分部業績內反映</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 於未來年度結算的合約</li> <li>- 逆轉期內已結算的合約於以前期間的未變現淨額</li> <li>- 不在分部業績內反映</li> </ul>
---	--

採納香港會計準則第39號「金融工具：確認及計量」導致於未來期間到期的金融工具合約之估計影響轉移至本年度，於二零零九年產生未變現非現金淨開支4,500,000美元。而此等合約相關的現金流量將會在未來的報告期間發生。

## 資產負債表分部分析

下表將資產負債表分部披露與本集團業務的不同要錄予以關聯。

### 資產總額



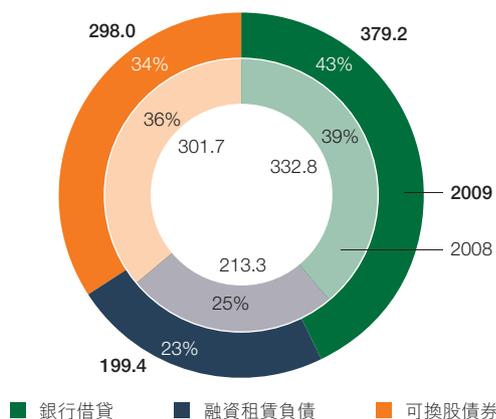
### 負債總額



## 債務

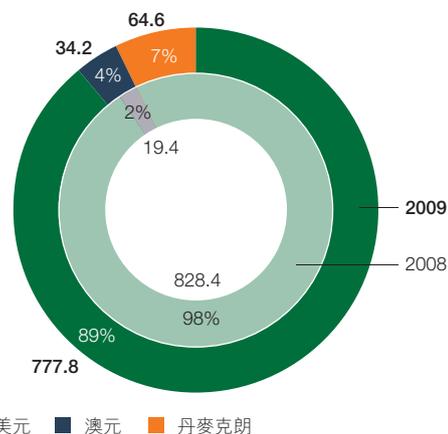
### 按來源分析

百萬美元



### 按貨幣分析

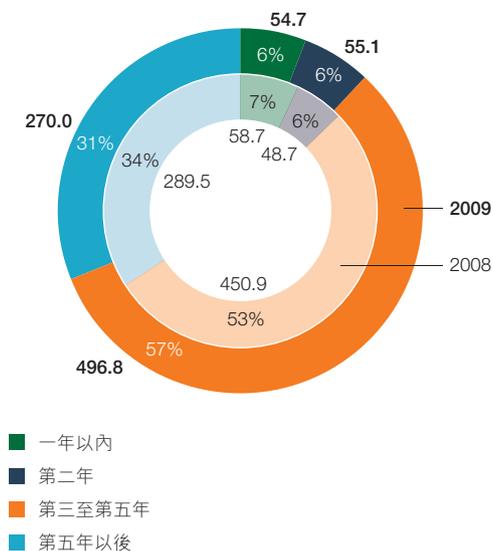
百萬美元



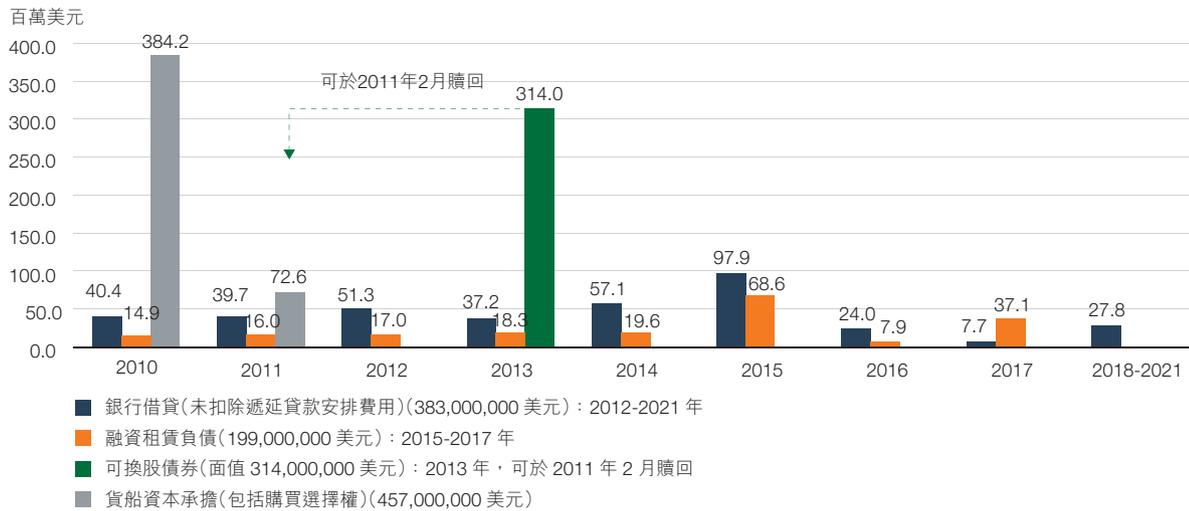
- 本集團的債務總額為876,600,000美元(二零零八年：847,800,000美元)。
- 銀行借貸(扣除遞延貸款安排費用)因出售五艘貨船後作出償還及提早償還而減少。本集團的銀行借貸乃以29艘賬面淨值總額為479,900,000美元的貨船以及轉讓這些貨船的相關收入及保險作抵押。
- 銀行借貸以相關業務分部的作業貨幣支用。
- 融資租賃負債因年內作出償還而減少。
- 本集團可換股債券負債部分有所減少，主要由於年內回購及注銷部分債券所致。

### 按到期日分析

百萬美元

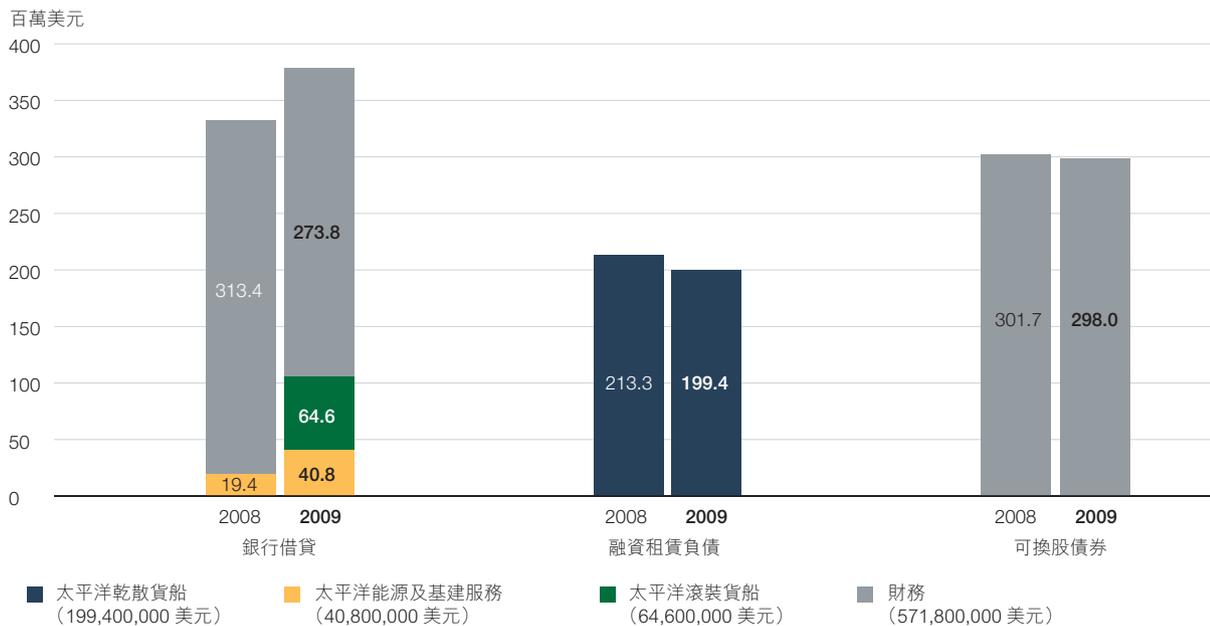


## 借貸及貨船資本承擔



除本集團營運產生的現金，現有現金及因應需要而安排的額外長期借貸外，本集團已獲承諾但尚未動用的有抵押銀行借貸融資額為 18,000,000 美元，可供支付本集團現有的貨船及其他資本承擔及收購其他貨船的資金。

## 按來源及分部分析



本集團透過其財務職能，以本身的資產負債表向外舉債，以滿足其現金資源需求。融資租賃負債則分配到資產所屬的分部。

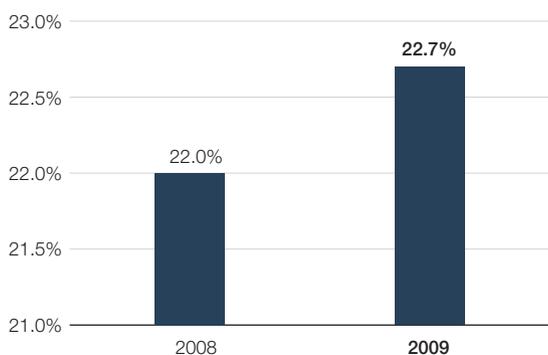
## 現金淨額

作為本集團日常營運的一部分，財務職能根據風險、回報及流動性的平衡評估，以一系列的金融產品，包括隔夜和定期存款；貨幣市場基金；流動基金；結構票據；及貨幣掛鈎存款以提高本集團現金資源的回報。

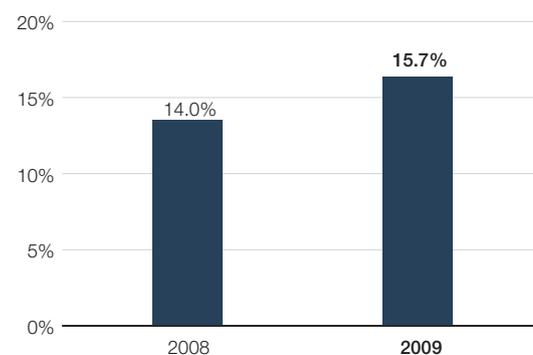
百萬美元	二零零九年	二零零八年	變動
現金及存款	1,105.7	1,023.7	+8%
借貸	(876.6)	(847.8)	+3%
現金淨額	229.1	175.9	+30%

■ 現金及存款受惠於二零零九年五月配售 174,731,010 股新股份後而獲得的 97,100,000 美元所得款項淨額。

現金淨額相對物業、機器及設備賬面值



現金淨額相對股東權益



## 租賃承擔

本集團的貨船經營租賃承擔為 424,800,000 美元 (二零零八年：593,400,000 美元)。該等承擔不包括列為物業、機器及設備一部分的融資租賃貨船。租賃承擔減少主要由於乾散貨船租賃日數減少所致。

本集團就小靈便型乾散貨船融資租賃的承擔為 28,790 日，以及就小靈便型及大靈便型乾散貨船經營租賃的承擔為 26,930 日。下表列示了小靈便型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總貨船日數 (假設購買選擇權直至租賃合約到期前不獲行使)。

小靈便型及大靈便型乾散貨船租賃承擔

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	
	日均租金 (美元)	貨船日數	日均租金 (美元)	貨船日數	日均租金 (美元)	貨船日數
二零一零年	12,320	8,480	5,960	4,750	20,580	3,470
二零一一年	10,370	3,020	5,920	4,760	22,990	250
二零一二年	10,970	2,820	5,960	4,750	—	—
二零一三年	11,490	2,200	5,950	4,750	—	—
二零一四年	11,850	1,830	5,940	4,750	—	—
二零一五年	11,900	1,750	5,910	2,590	—	—
二零一六年	11,680	1,190	5,970	1,830	—	—
二零一七年	11,480	760	5,840	610	—	—
二零一八年	11,500	730	—	—	—	—
二零一九年	13,000	370	—	—	—	—
二零二零年	13,000	60	—	—	—	—
總計		23,210		28,790		3,720

本集團就二零一零年及二零一一年小靈便型乾散貨船餘下租期的期租合約撥備撥回27,200,000美元，主要由於期租合約下預期產生的經濟收益有所增加所致，並於本年度其他收入及支出中列賬。於二零零九年十二月三十一日，本集團就二零一零年及二零一一年大靈便型乾散貨船餘下租期的期租合約作出2,000,000美元的撥備。上述日均租金已反映該等撥備之變動。

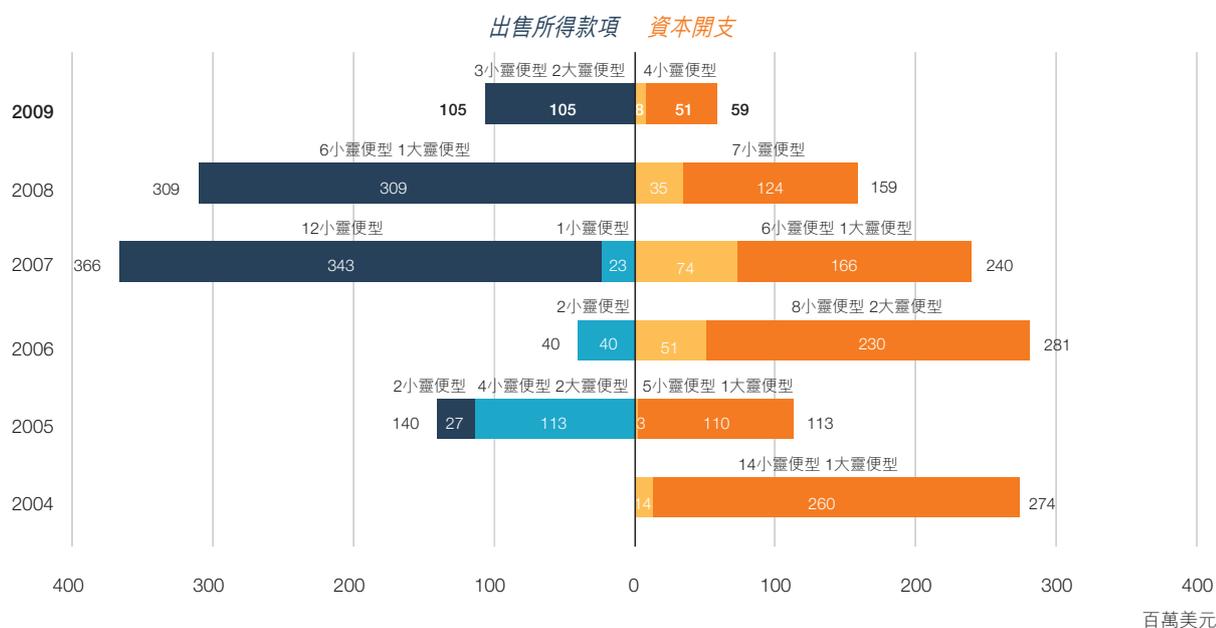
部分租賃合約賦予本集團在租賃合約期間以預先決定的時間及行使價購買相關貨船的選擇權。本集團的乾散貨船現有購買選擇權於其最早可予行使年度之平均行使價、於該等年度之貨船數目及該等貨船之平均船齡如下：

最早可予行使 選擇權之年度	貨船類型	於二零零九年十二月三十一日		貨船之 平均船齡 (年)	購買選擇 權之平均 行使價 (百萬美元)
		融資租賃	經營租賃		
二零零九年	小靈便型	13	8	4	17.8
二零一零年	小靈便型	—	1	3	22.5
	大靈便型	—	1	5	17.7
二零一六年	小靈便型	—	1	5	46.3
	超巴拿馬型	—	1	5	67.5
總計		13	12		

## 資本開支以及物業、機器及設備

截至二零零九年十二月三十一日止年度，本集團的資本開支為274,900,000美元，乃因增加四艘小靈便型乾散貨船、六艘拖船及一艘滾裝貨船，以及支付了12艘貨船(包括小靈便型乾散貨船、超巴拿馬型散裝貨船、滾裝貨船及拖船)的分期付款所致。購置貨船所用的現金及出售船隻所得的款項分析如下。

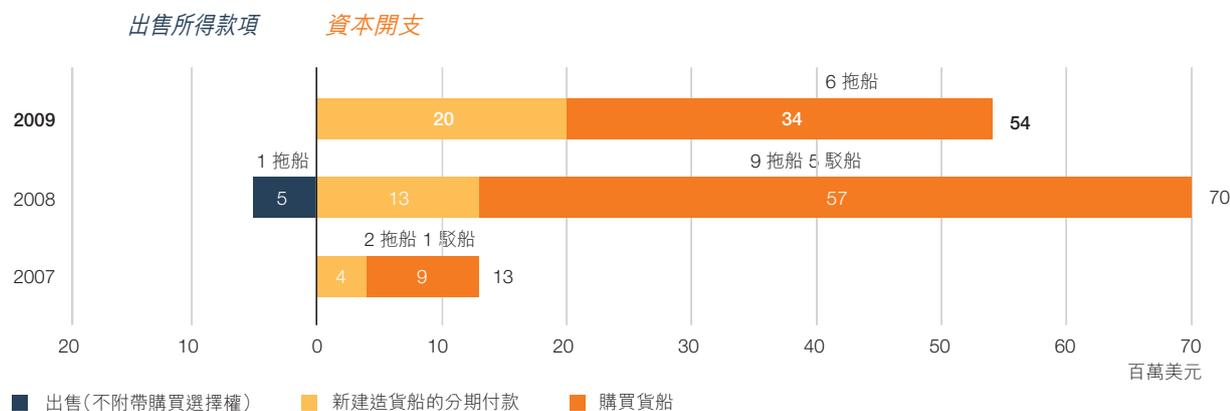
### 乾散貨船



■ 出售(附帶購買選擇權) ■ 出售(不附帶購買選擇權) ■ 新建造貨船的分期付款 ■ 購買貨船

註：於二零零五年，本集團以318,000,000美元出售及回租17艘小靈便型乾散貨船。該等貨船被歸類為融資租賃，並繼續於資產負債表內作為物業、機器及設備列賬。

### 拖船及駁船



■ 出售(不附帶購買選擇權) ■ 新建造貨船的分期付款 ■ 購買貨船

於二零零九年十二月三十一日，本集團擁有賬面淨值998,000,000美元的物業、機器及設備，其中801,200,000美元涉及32艘已交付小靈便型乾散貨船(每艘平均賬面淨值為17,800,000美元)、一艘大靈便型乾散貨船(賬面淨值為16,800,000美元)、29艘拖船及駁船(每艘平均賬面淨值為4,200,000美元)及一艘滾裝貨船(賬面淨值為91,500,000美元)。

## 貨船承擔

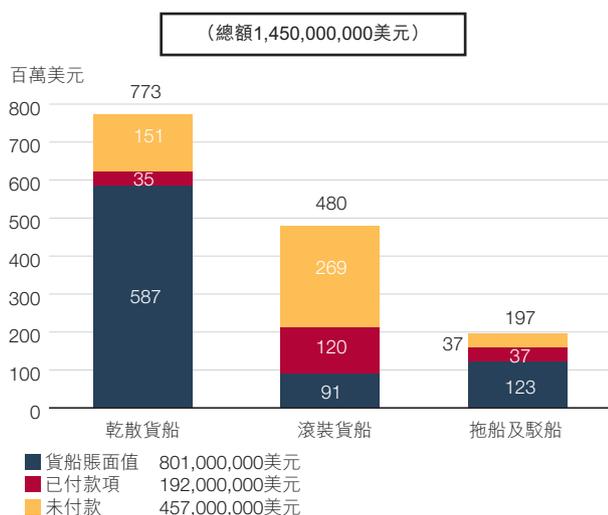
於二零零九年十二月三十一日，本集團有不可撤銷的貨船承擔244,200,000美元及於購買選擇權項下的應付款項150,300,000美元。該等貨船將於二零一零年一月至二零一一年十一月期間交付予本集團。

百萬美元	艘數	二零一零年	二零一一年	總計
小靈便型乾散貨船	2	22.4	–	22.4
大靈便型乾散貨船	1	22.6	–	22.6
超巴拿馬型散裝貨船	1	21.7	22.1	43.8
拖船	7	20.0	–	20.0
滾裝貨船	3	84.9	50.5	135.4
於二零零九年十二月三十一日之承擔	14	171.6	72.6	244.2
近期貨船承擔				
小靈便型乾散貨船	3	62.3	–	62.3
	17	233.9	72.6	306.5
假設本集團行使購買選擇權，資本開支將增至如下：				
拖船	2	16.7	–	16.7
滾裝貨船	2	133.6	–	133.6
	4	150.3	–	150.3
總計	21	384.2	72.6	456.8

此等承擔將從本集團營運產生的現金、現有現金及因應需要而安排的額外長期借貸提供所需資金。本集團已就與資產作業貨幣不同之承擔訂立遠期外匯合約，按預訂之匯率購買有關貨幣。

自有貨船和建造中的貨船的賬面值及貨船資本承擔(包括購買選擇權)的綜合分析載於下圖：

### 貨船賬面值及承擔的綜合分析



## 僱員

- 於二零零九年十二月三十一日，本集團主要在香港、上海、北京、大連、南京、馬尼拉、東京、首爾、新加坡、奧克蘭、悉尼、墨爾本、佛利曼特爾、富加勒、杜拜、巴特埃森、倫敦、利物浦、休斯頓、聖地牙哥及溫哥華的辦事處合共聘用356(二零零八年：363)名全職岸上僱員。
- 本集團的僱員開支(如上文提及，包括在直接管理開支及一般及行政管理開支當中)總額約為43,800,000美元(二零零八年：51,700,000美元)，相當於本集團營業額的4.6%(二零零八年：3.1%)。有關詳情請參閱「一般及行政管理開支」一段。
- 本集團僱員的酬金包括固定基本薪金、酌情現金花紅(按年內本集團及個別僱員之表現釐定)及透過本公司的長期獎勵計劃授出的長期服務獎勵。長期獎勵計劃讓本公司可向合資格參與者授出有限制股份獎勵及認股權。
- 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。此乃一項界定供款計劃。
- 有關根據長期獎勵計劃已授出的有限制股份獎勵及認股權之詳情載於本年報內「董事會報告書」一節。

## 購買、出售或贖回證券

本公司於二零零九年一月購買合共1,025個每個面值10,000美元的可換股債券單位，每個單位平均作價8,210美元。購買所用現金總額為8,415,250美元，不包括應計利息153,702美元。購買旨在節省潛在還款額1,800,000美元以及有關在可換股債券於期滿日前的息票款額。因註銷所購回的可換股債券，購回行動使長期負債下降以及註銷時於損益表產生收益。

除上文披露及為履行根據長期獎勵計劃授出有限制股份獎勵外，本公司或其任何附屬公司於年內均無購買、出售或贖回本公司任何證券。

## 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」)附錄十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具體查詢後確認，董事於本年度已全面遵守標準守則及其操守守則所載列的規定標準。

## 遵守企業管治常規守則

本公司全年均有遵守上市規則附錄十四所載之企業管治常規守則中所有的守則條文。

## 核數委員會審閱

本公司核數委員會已審閱此份本公司截至二零零九年十二月三十一日止年度的全年業績公布及二零零九年年報。

## 末期股息及截止過戶

董事會建議派發截至二零零九年十二月三十一日止年度之末期股息每股15港仙，倘該股息於本公司二零一零年股東週年大會上獲股東批准，預期將於二零一零年四月三十日前後派付予於二零一零年四月二十二日名列本公司股東名冊之股東。

本公司股東名冊將由二零一零年四月二十日至二零一零年四月二十二日(包括所有日期)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有關股票須於二零一零年四月十九日下午四時三十分前遞交本公司的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，方有資格收取擬派之末期股息。末期股息的除息日為二零一零年四月十六日。

## 年報及在聯交所網站的資料披露

此份全年業績公布載有上市規則附錄十六第45(1)至45(8)段規定的所有資料，並已於聯交所網站www.hkexnews.hk及本公司網站www.pacificbasin.com登載。

本公司二零零九年年報將不遲於寄發予選擇收取印刷本之股東當日，即二零一零年三月十八日，在本公司網站www.pacificbasin.com登載。

## 董事

於本公布刊發日期，本公司之執行董事為唐寶麟、Klaus Nyborg、Jan Rindbo及王春林，本公司之非執行董事為Daniel Rochfort Bradshaw及Richard Maurice Hext，本公司之獨立非執行董事為Robert Charles Nicholson、Patrick Blackwell Paul及Alasdair George Morrison。

註：本業績公布之中英文版如有歧義，概以英文版為準。