

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布的内容概不負責，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布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)

截至二零一零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」)截至二零一零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	
	二零一零年	二零零九年
營業額	1,268.5	950.5
基本溢利	119.8	115.8
股東應佔溢利	104.3	110.3
經營業務產生的現金	198.6	145.3
每股基本盈利(美仙)	5.4	5.9
每股基本盈利(港仙)	42	46

業績摘要

本集團

- 本集團溢利為**104,000,000**美元(二零零九年：110,000,000美元)，年內乾散貨船業務相對強勁，惟本集團全年整體表現未完全令人滿意
- 不計未變現非現金之調整及縮減兩項投資的影響前，基本溢利為**120,000,000**美元(二零零九年：116,000,000美元)
- 每股基本盈利為**0.42**港元(二零零九年：0.46港元)，平均股本回報率為7%
- 從經營業務產生的現金流飆升至**199,000,000**美元(二零零九年：145,000,000美元)
- 於四月發行**230,000,000**美元年利率**1.75%**的新可換股債券，為本集團原有年利率3.3%的可換股債券之大部分進行再融資，該等債券將於二零一一年第一季全數註銷
- 擁有龐大購買力的資產負債表：現金及存款為**703,000,000**美元，借貸淨額為156,000,000美元
- 現金足以悉數支付貨船資本承擔，包括乾散貨船364,000,000美元及滾裝貨船47,000,000美元之承擔
- 全年每股股息**21.5**港仙(二零零九年：23港仙)，包括擬派末期股息每股16.5港仙

船隊

- 小靈便型及大靈便型乾散貨船的二零一一年總收租日中的**56%**已獲訂約；而二零一一年已獲訂約的22,950小靈便型乾散貨船收租日中，47%已按日均租金13,340美元(淨值)訂約(於二零一零年二月二十二日：22,630收租日中59%按日均租金14,290美元訂約)
- 自我們於二零零九年十二月恢復擴充船隊活動以來，已購買**22**艘乾散貨船及長期租賃另外**10**艘乾散貨船
- 船隊現時共有**184**艘貨船(包括新建貨船)，由136艘乾散貨船、41艘拖船及駁船、1艘添油船及6艘滾裝貨船組成

展望

- 預期二零一一年的小靈便型乾散貨運市場較二零一零年疲弱，原因為近期需求回升被新建造貨船持續交付所抵銷。然而，我們對該市場的長遠前景仍感樂觀
- 核心乾散貨船船隊仍具成本優勢，自二零一二年年底起，將可受惠於二零一零年訂購的新建造貨船
- 能源及基建服務前景好壞參半，澳洲離岸拖船業務呈現復甦的勢頭，但預期中東地區的業務表現欠佳
- 滾裝貨船租賃市場預期仍將低迷，雖然該貨船類別的貨運量逐步回升，但太平洋滾裝貨船分部全年仍錄得虧損
- 本集團的策略目標維持不變，繼續致力擴展本集團的乾散貨船船隊和業務，同時考慮減持非核心資產

* 僅供識別

主席報告書

概覽

本集團的核心乾散貨船業務受惠於二零一零年初小靈便型及大靈便型乾散貨船市場之良好勢頭。儘管下半年市況轉趨疲弱，小靈便型乾散貨船在二零一零年的平均現貨租金相比二零零九年顯著上升，再次勝於其他乾散貨船。儘管二零零七年至二零零八年的市況暢旺，我們認為二零一零年的乾散貨船業務仍相對強勁。

然而，即使本集團於其他核心市場取得令人鼓舞的發展，二零一零年整體上對太平洋航運來說仍未如理想。此外，隨著邁進二零一一年，乾散貨船、能源及基建以及滾裝貨船市場的多項負面影響依然存在。

太平洋航運於二零一零年錄得溢利淨額104,000,000美元(二零零九年：110,000,000美元)，每股基本盈利為0.42港元，平均股本回報率則為7%。經營業務產生的現金流強勁增長至199,000,000美元(二零零九年：145,000,000美元)。

不計未變現非現金之調整和縮減兩項投資的影響前，本集團年內的基本溢利達120,000,000美元，較二零零九年的基本溢利116,000,000美元上升3%。

於二零一零年十二月三十一日，本集團的現金及存款結餘為703,000,000美元。為擴充船隊，本集團自二零零九年十二月作出新乾散貨船承擔，於支付有關貨船收購款項後，本集團的負債淨額為156,000,000美元。二零一零年獲交付八艘乾散貨船後，我們目前餘下的貨船資本開支承擔為411,000,000美元，將於二零一一年至二零一四年支付，涉及20艘貨船。我們會繼續策略性地投資於本集團的乾散貨船業務，根據我們目前的資本承擔及現金狀況，我們的資產負債表仍擁有龐大的購買力。

太平洋乾散貨船

二零一零年的小靈便型及大靈便型乾散貨船貨運市場在商品運輸的強勁需求下勢頭良好，與上半年的船隊擴充保持同步。一如預期，租金在下半年下跌，惟在連串特殊情況下的減幅較預期為大，而且歷時更長。即使如此，縱觀整個二零一零年，小靈便型及大靈便型乾散貨船的平均現貨租金分別按年增長45%和30%。由於我們不再享有金融危機爆發前取得的較高訂約租金水平，二零一零年我們的訂約租金較低，故上述租金的增幅未能在我們的租金中全面反映。

年初蓬勃的市況主要由於中國和其他新興經濟體對小宗散貨商品需求增長強勁，而經合組織成員國需求回復正常水平而增加存貨，令海外原材料供應減少，造成中國轉投國內資源，促使中國沿海散貨貨運量上升。

下半年市況疲弱，始於年中的季節性貨運量減少，另因中國政府推動有關能源消耗目標的政策、鋼材生產商的利潤減少和庫存水平回復正常，導致中國商品進口量下降，上述種種全於乾散貨船船隊前所未有地擴充時發生，而以大型的乾散貨船分部為甚。受澳洲、巴西及哥倫比亞等主要原材料出口國發生嚴重水災的影響，年底的疲弱市況加劇，因此，由二零一零年十一月至二零一一年初的季節性反彈並無如期出現。市況進一步轉差，導致二零一一年二月初的租金下挫至二零零九年不尋常市況時的最低點。

二零一零年，太平洋乾散貨船業務繼續策略性地集中於以合理成本擴充本集團的小靈便型及大靈便型乾散貨船。自二零零九年十二月恢復擴充船隊以來，我們已購置22艘貨船及長期租賃另外十艘貨船，其中八艘於二零一零年交付，為本集團今年的盈利作出部分貢獻。新購置的貨船包括六艘向中國的江門市南洋船舶工程有限公司(「JNS」)訂購的35,000載重噸貨船，該等貨船經過改良並具備省油設計，另向Tsuneishi Group的中國造船廠訂購五艘58,100載重噸的貨船，全部貨船將於二零一二年年中至二零一三年年底期間交付。

二零一零年年中前，船齡五年的指標小靈便型乾散貨船的估值大幅升至28,000,000美元，惟受制於近期貨運市道低迷，目前下降至25,000,000美元，但仍較二零零九年底增加約14%。儘管去年貨船價值的升幅部分已消失，我們預計現時貨船價值的下調壓力將可在二零一一年帶來更多合適的貨船收購機遇。

本集團在二零一零年的貨運量上升9%，小宗乾散貨及農產品貨運顯著增長，抵銷了煤炭和礦石貨運量的下降。合約如期履行，交易對手並無違約，彰顯我們客戶的實力及有限的長租期合約風險，當部分乾散貨船營運商的存亡成疑之時，後者倍顯我們的優勢。

本集團的政策是鎖定部分未來的租金，以便日後乾散貨船的實際貨運需求未能吸收過剩船隊的情況下，為集團提供某程度的保障。我們經擴充的小靈便型及大靈便型乾散貨船船隊已於二零一一年二月十七日鎖定56%訂約率。

太平洋能源及基建服務

澳洲和中東地區的拖船及基建服務市場繼續受到全球經濟危機的不利影響，營商環境困難。鑒於大選前的政治、經濟和環境因素導致工程延期，此外，由於近期交付新貨船令離岸支援貨船供應過剩，澳洲的離岸租賃市場於二零一零年底時仍然疲弱。本集團的合營公司FBSL因市況持續不景，故須縮減業務及為此項投資作出大額減值撥備。令人鼓舞的是，PB Towage於澳洲的離岸拖船業務持續表現良好，而本集團的澳洲港口拖船業務因新訂合約，同時受惠於主要出口至中國商品的強勁貨運量，令本集團的市場佔有率不斷上升。在二零一零年，七艘港口拖船和兩艘離岸支援拖船已獲交付，令PB Towage船隊總數達42艘，目前並無貨船將予以交付。

太平洋滾裝貨船

滾裝貨船市場在二零一零年持續低迷，該分部的核心歐洲經濟體復甦緩慢及疲弱，且在多艘新船交付的情況下，不足以提高滾裝貨船營運商租賃額外貨船的需求。本集團的第一艘滾裝貨船繼續順利地在北海營運，而兩艘Hyundai Mipo建造的新滾裝貨船已於本年度交付，目前僱用於維拉克斯維港(Veracruz)和莫比爾市(Mobile)之間的Nafta Gulf Bridge滾裝貨船服務。Nafta Gulf Bridge乃是本集團於十二月的新投資項目，為貨運承運商提供來往美國東部和墨西哥南部一條更安全、快速及可靠的航道。年初時，我們擴充位於英國的專門貨船船舶管理合營公司的業務至貨船商業管理，以提升滾裝貨船市場的營運能力。餘下三艘新建造貨船預計將由Odense Steel Shipyard在二零一一年交付。船隊中其中四艘已獲租賃，我們現正積極為其餘兩艘物色出租機遇。

融資

於二零一零年四月十二日，本集團發行230,000,000美元於二零一六年到期票息1.75厘的新可換股債券，用以為於二零零九年十二月三十一日面值為314,000,000美元於二零一三年到期票息3.3厘的原有可換股債券之大部分進行再融資。本年度，我們按面值或低於面值價格購回合共209,000,000美元的原有二零一三年可換股債券。投資者及本公司分別行使認沽期權及認購期權後，餘下面值105,000,000美元的原有二零一三年可換股債券將在二零一一年三月四日前被贖回和註銷。

船隊的發展

於二零一一年二月二十五日，本集團的船隊(包括新建造貨船)有184艘貨船，包括136艘乾散貨船、41艘拖船和駁船、一艘添油船和六艘滾裝貨船。本集團尚有23艘自有或長期租賃乾散貨船及三艘滾裝貨船將於二零一一年至二零一四年交付。

股息

本集團董事會擬派末期股息每股16.5港仙，令二零一零年全年股息合共每股21.5港仙(二零零九年：23港仙)，相當於可分派溢利(不包括出售貨船收益)的51%。

展望

乾散貨運市場於二零一一年初市況疲弱，波羅的海乾散貨綜合指數(「BDI」)於二零一一年二月初跌至二零零九年一月以來的低位。我們預計第二季度的表現會較佳，因為遭受水災的巴西和澳洲恢復出口，加上南美穀物出口旺季將至。然而，我們預期二零一一年的乾散貨運市場將遜於二零一零年，因為上述地區的出口復甦和貨船報廢上升等利好因素，最終會被年內新建造貨船交付量持續上升所抵銷。儘管如此，我們仍預期我們的核心船隊因營運開支競爭力而從中受惠，二零一一年的營運開支現較去年為低。

由於供求平衡預期將大幅改善，我們對小宗乾散貨分部長遠的前景仍感樂觀。此乃由於我們的客戶對其自身的航運需求展望向好，同時我們預期報廢量將會上升，且通過新基建投資可望解決商品供應瓶頸，使乾散貨運需求可追及供應量升幅。

我們預期澳洲市場將於二零一一年顯著改善，離岸拖船業務的市場因此有更好的發展，所以我們對於PB Towage的前景感到鼓舞。然而，由於港口拖船的業務有待改善，加上中東業務於年內將不會有正面的貢獻，故太平洋能源及基建服務在二零一一年的整體前景將未如理想。然而，我們深信，此分部蓄勢待發，隨時可受惠於商業活動增加和本集團的核心地區大洋洲湧現的新機遇。

儘管全球的滾裝貨船貨運量在二零一零年略為改善，我們預計滾裝貨船的租賃市場將會持續不景氣，導致太平洋滾裝貨船分部來年將錄得虧損。我們亦意識到，於現況下開拓Nafta Gulf Bridge的新貿易將為太平洋航運和我們的合資夥伴帶來重重挑戰。然而我們對滾裝貨船業務的長遠前景仍感樂觀。

本集團的策略重點仍然不變，繼續擴充我們的核心乾散貨船船隊，並已就擴展業務規模作好準備，以為客戶提供最優良的服務。我們預計，乾散貨船貨運市場現時疲弱的市況將締造更多機遇，讓我們可繼續擴大船隊。繼成功出售Green Dragon Gas的部分股份後，我們將在二零一一年及以後進一步考慮減持若干非核心資產。

本集團有賴勤奮和優秀之員工和忠實客戶的支持，讓我們可秉承彪炳往績，把握增長良機，並於艱難時刻取得良好表現。最後，本人謹此對彼等的不懈努力及鼎力支持深表謝意。

唐寶麟
主席

香港，二零一一年三月一日

業務回顧及展望

太平洋乾散貨船

乾散貨船市場回顧

小靈便型及大靈便型乾散貨船市場在二零一零年初的勢頭良好，租金持續上一個年度的升勢。一如預期，租金於下半年回落，而在嚴重水災和中國為推動能源耗用目標所施行的政策等連串特殊情況下，年底租金減幅較預期為大，歷時更長。在十二月底時租金已跌至18個月新低。儘管如此，縱觀全年，小靈便型及大靈便型乾散貨船日均現貨租金為15,600美元和21,300美元(淨值)，較二零零九年分別上升45%和30%。由於我們不再受惠於金融危機爆發前較高的訂約租金，二零一零年我們的訂約租金較低，故上述增幅未能在我們的租金收入中全面反映。

相反，最大型乾散貨船市場於年初下跌，平均租金按年計減少了30%。儘管租金因中國進口量增加而曾於二零一零年兩度飆升逾100%，惟升浪只是曇花一現，再次印證大型貨船分部較大的波動性。波羅的海乾散貨綜合指數(「BDI」)介乎4,200至1,700點，年均指數按年計僅增長5.4%至2,750點，與我們對二零一零年所持的中立展望一致。

由於昆士蘭水災及年初為新船交付的高峰期，貨運租金自二零一一年初以來跌勢加劇。於二月二十五日，小靈便型乾散貨船現貨租金為9,700美元，而BDI則為1,245點，後者在二月初跌至二零零九年一月的低點後始見起色。澳洲和巴西的出口於一月水災肆虐後已逐步回升，而舊貨船報廢量上升及大型乾散貨船停航，均有助進一步舒緩租金壓力。

小靈便型及大靈便型乾散貨船在二零一零年的平均租金再次勝於其他乾散貨船分部。某程度上由於大圍的市況，各貨船類別的表現大致相近，惟我們察覺到，小靈便型乾散貨船市場和好望角型乾散貨船市場之間的相關性下降，我們歸因於其供求特點各有不同。

我們認為以下發展對二零一零年小靈便型及大靈便型乾散貨船市場有重大的影響：

- 年初蓬勃的市況，主要由於中國和其他新興經濟體對小宗散貨商品的需求增長強勁，而經合組織成員國需求回復正常水平，帶動補倉，令海外原材料供應減少，遂造成中國轉投國內資源，促使中國沿海散貨貨運量上升。
- 下半年市況疲弱，始於六月的季節性貨運量減少，另因鋼材生產商利潤減少、庫存水平回復正常和中國政府推動有關能源消耗目標的政策，導致中國商品進口量下降，上述種種全於乾散貨船船隊前所未有地擴充時發生，以大型乾散貨船分部為甚。
- 澳洲、巴西和哥倫比亞等主要原材料出口國發生嚴重水災，令第四季疲弱的市況更加惡化，因此，年底的季節性反彈並無如期出現。
- 中國的穀物(如小麥和大豆)和小宗散貨進口量顯著上升，其進口量佔二零一零年全球散貨交易的31%。
- 全球乾散貨船船隊調配不善加劇，我們相信此情況將長期持續，原因為：
 - 中國和其他新興經濟體佔全球乾散貨進口量的比重增加，而乾散貨的出口量則降低，令東西方貿易失衡進一步加劇，降低船隊的使用率；
 - 燃料成本大大上升，令在太平洋和大西洋之間調配貨船的成本上漲，減少乾散貨船船隊的靈活性，因此拉闊兩大洋之間的貨船租金差距；及
 - 如超巴拿馬型及新款大型超靈便型乾散貨船等新型貨船往往未能運用至最大載量，故形成一種新的低效船隊。
- 俄羅斯和印度乾旱及澳洲和巴西水災等氣象相關因素，均影響農作物產量、採礦量和貿易模式，繼而打擊乾散貨運的需求。據分析師估計，單單澳洲和巴西的水災，把二零一一年一月份的乾散貨出口量削減13百萬噸。雖然影響預計短暫，卻即時影響小型及大型貨船的租金，部分甚至跌至二零零八年年底和二零零九年年初不景市況的水平。
- 俄羅斯穀物和印度鐵礦石自設出口禁令，均對二零一零年的大靈便型乾散貨船租金帶來嚴重的負面影響。
- 二零一零年全年的新建造貨船交付持續加快，加上報廢量有限，令船隊淨增長過剩，並創下新高。自中國和其他亞洲造船廠交付大部分新貨船至太平洋，尤其對太平洋市場的租金造成衝擊。同時由於船東礙於燃料成本高企，故不願調配貨船至大西洋，因而加劇了該區供過於求的情況。

R.S. Platou 估計二零一零年的乾散貨運需求按年計上升 13.4%，創下自二零零三年以來的新高。相比二零零九年初疲弱的市況，反映全球去年對商品強勁的需求。

二零一零年交付合共 79 百萬噸的新乾散貨船，推動年內乾散貨船船隊淨增長 17%，大大高於二零零四年至二零零八年的 7% 及二零零九年的 10%，我們相信過去 40 年未有如此年度船隊擴充。新建造貨船交付量較去年升 84%，而報廢量則有限。小靈便型乾散貨船船隊按年計淨增長 11%，而好望角型乾散貨船船隊大增 22%，佔二零一零年乾散貨船船隊總增長的大比數。

雖然新建造貨船交付增加，但二零一零年實際的交付量較年初預計的訂單少逾 38%，此差距與二零零九年所見的相若。

受市況回穩帶動，船東在二零一零年購入的新乾散貨船運力為二零零九年的 130%。於二零一一年二月一日，小靈便型乾散貨船的訂單為 39%，總乾散貨船訂單為 50%，而好望角型乾散貨船訂單則為 55%。

儘管我們認為新船交付量不大可能高於現有水平，惟二零一一年仍將為嚴峻的一年。目前預計將有 137 百萬載重噸的新乾散貨船於年內交付，但我們預測當中可能會有 30% 至 40% 的訂單延誤或取消。上述交付量差距或延誤更大機會有利於小靈便型乾散貨船，此乃由於較小型的新船廠較一般從事建造利潤較高大型貨船的大船廠面臨更大財困。

大宗散貨貨船的訂單壓力最沉重，其二零一一年和二零一二年的展望黯淡。小宗散貨貨船的訂單所受的影響則較少，尤其是小靈便型乾散貨船，此分部的船齡較大，加上運載貨物多樣化，我們預期小靈便型乾散貨船的長遠表現較其他乾散貨船分部為佳。二零一一年前景充滿挑戰，惟於二零一二年供求將更趨平衡。

受二零一零年上半年相對強勁的貨運市場所帶動，貨船價值在六月飆升至 28,000,000 美元，其後於餘下年度回軟。儘管近期交投量不多，Clarksons 目前估計船齡五年的指標小靈便型乾散貨船價值為 25,000,000 美元。此數字較二零零九年中的低位上升 22%，並較我們在二零零九年十二月恢復擴充船隊時上升 14%。儘管去年貨船價值的顯著升幅部分現已消失，我們預計現時貨船價值的下調壓力可為二零一一年帶來收購貨船的良機。

業務回顧

我們的核心業務太平洋乾散貨船繼續為經營全球最大及最現代化的統一小靈便型及大靈便型乾散貨船船隊之一，我們以租船貨運合約（「COA」）、現貨市場合約及偶爾以期租合約方式提供租賃服務，以滿足客戶不同的運輸需要。

太平洋乾散貨船分部錄得溢利淨額 145,000,000 美元（二零零九年：138,000,000 美元），資產淨值回報率為 21%（二零零九年：29%），經營業務產生的現金流大幅增至 199,000,000 美元（二零零九年：157,000,000 美元），主要由於年內太平洋航運的小靈便型乾散貨船日均租金錄得 16% 的上升以及營運更多貨船。以上業績已反映了大靈便型乾散貨船由於短期租賃開支上漲，毛利率相應下滑（儘管收租日數上升抵銷了部分跌幅）而令該分部盈利下降 38% 的影響。

	小靈便型乾散貨船		大靈便型乾散貨船	
	二零一零年	二零零九年	二零一零年	二零零九年
平均貨船數目	80	72	34	31
貨運量（百萬噸）	19.7	18.1	12.0	10.8
溢利淨額（美元）	136,000,000	124,000,000	9,000,000	14,000,000
經營業務產生的現金流（美元）	187,000,000	140,000,000	12,000,000	17,000,000
日均租金（美元）	16,750	14,500	22,570	19,490
指數（平均BHSI/BSI，美元（淨值））	15,600	10,775	21,300	16,471
貨船日均營運開支（美元）	11,970	9,690	21,690	18,120
資產淨值回報率	22%	28%	12%	64%

我們於年內平均營運 114 艘乾散貨船（二零零九年：103 艘），並自二零零九年十二月恢復擴充船隊以來，核心乾散貨船船隊增加了 22 艘新購貨船和十艘長期租賃貨船。以上收購包括六艘向中國 JNS 訂購的 35,000 載重噸貨船，該等貨船設計經改良並具有省油設計，及向 Tsuneishi Group 位於中國舟山造船廠訂購的五艘 58,100 載重噸貨船。

我們於二零一零年的貨運合約如期履行，交易對手並無違約，彰顯我們客戶的實力及有限的長期期租合約風險。

我們在二零一零年的貨運量上升9%。我們運載的礦石和煤炭量較二零零九年為低，進一步減少我們與大型乾散貨船的連繫的同時，我們運載更多小宗散貨及農產品。我們主要運載以下貨物：

- 中國對海路進口木材需求上升，來自紐西蘭、美國和加拿大的木材增加50%，而自俄羅斯陸路進口的木材則下降；
- 南美和印尼運往亞洲北部的銅精礦增加80%；
- 穀物和農產品增加40%，輸往中國比重與日俱增；
- 肥料增加20%；
- 進口美國的小宗散貨增加34%；及
- 中國貨物出口增加而南美和美國進口量上升，這與我們的傳統順航貨運相配合，從而提升船隊使用率。

我們已開展了檢討內部系統和業務流程的項目，旨在提升業務軟件和精簡工序。我們計劃於二零一一年內實施上述措施，為本集團日後持續的發展提供合適先進的平台。

我們的內部技術營運隊伍提供優質維修及船員服務，符合甚至超越嚴格的監管要求，以達到每艘貨船平均只有1.6日的停租日。該隊伍亦為外部檢查的典範，於安全、貨物管理和環境等範疇表現出色，成為向客戶提供國際級服務的基礎。

根據本集團為遠期貨運訂立合約的策略，本集團於二零一一年的乾散貨船總收租日有56%已獲訂約，而我們預期本集團尚未訂約的二零一一年收租日將於現貨市場租出。同時，我們正致力取得二零一二年及以後的訂約。

	單位	小靈便型乾散貨船		大靈便型乾散貨船	
		二零一零年	二零一一年	二零一零年	二零一一年
乾散貨船業務概要					
(於二零一一年二月十七日)					
貨運承諾					
收租日數	日數	29,070	10,960*	11,450	4,330
貨運期貨協議淨額	日數	-	(90)	-	(120)
對等收租日數	日數	29,070	10,870	11,450	4,210
按期租合約對等基準之日均收入	美元	16,750	13,340	22,570	15,820
貨船承諾					
貨船日數	日數	29,070	22,950	11,450	4,940
持倉淨數					
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	百分比	100%	47%**	100%	85%
貨運期貨協議業務概要					
已出售貨運期貨協議	日數	1,590	330	3,530	840
已購買貨運期貨協議	日數	(225)	(450)	(3,600)	(990)
已變現貨運期貨協議淨額	日數	(1,365)	30	70	30
已出售／(購買)貨運期貨協議淨額	日數	-	(90)	-	(120)

* 包括1,010以指數為基準所租入貨船的收租日數。

** 相比去年的這時間(二零一零年二月二十二日)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。

展望

以下是預計於二零一一年對乾散貨船分部影響最大的市場相關因素：

正面因素

- 中國持續依賴從較遠地區進口小宗散貨，加劇貿易失衡和貨船使用率偏低的情況
- 發展中國家強勁增長，建設項目增加，令鋼材和原材料需求上升
- 巴西和昆士蘭水災餘波未了，導致補倉增加和貿易失衡惡化，加上北半球嚴竣的冬季推動煤炭和鹽等商品的需求
- 造船業步入艱難時期（由於鋼材成本上升、美元疲弱、航運市場轉淡、銀行收緊貸款和貨船訂單減少），二零一一年交付量可能因船廠減產而較預期為少
- 大量乾散貨船的船齡超過25年，故船齡較高的貨船報廢量增加
- 近期乾散貨船船隊擴充速度超越全球港口吞吐量的升幅，令港口擁塞情況惡化
- 燃油價格上升，影響航行速度和貨船使用效率

負面因素

- 新建造貨船交付量持續過剩
- 採礦量下降和其他商品供應出現瓶頸，減少對乾散貨船的需求
- 商品價格高企，投機性的存貨活動減少
- 鐵礦石價格上升，吸引中國轉投國內生產，以取代進口
- 澳洲、巴西和哥倫比亞持續降雨和水災，影響二零一一年上半年的出口

我們預期二零一一年內多項有利因素將開始發揮作用，惟年內新建造貨船的交付量高企仍最具影響性。我們預計乾散貨市場將受惠於較強勁的第二季度，需求回升因為受水災困擾的巴西和澳洲恢復出口、南美穀物出口旺季將至及年初新船交付高峰期已略見舒緩。然而，我們預期二零一一年整體市場表現將遜於二零一零年。儘管如此，我們的核心船隊預期將受惠於具競爭力的營運開支，而二零一一年的營運開支水平現較去年為低。

即使我們不太看好今年前景，由於預期二零一二年及其後的供求平衡有望大幅改善，我們對小宗散貨分部的長遠前景仍感樂觀。取態積極乃由於我們的客戶對其自身的航運需求展望向好，而我們亦預期報廢量增加，且通過新基建投資可望解決商品供應瓶頸，以上均有助乾散貨運需求可追及供應量升幅。

我們近期主要透過收購新建造貨船擴充船隊，大部分該等貨船預計自二零一二年年底起交付，正好配合我們對市場的長遠穩健發展的預期。因此，我們的首要目標仍維持不變：將繼續評估收購和租入貨船的機遇，旨在進一步擴充乾散貨船船隊的同時，繼續維持具競爭力的營運開支水平。我們的策略亦將致力建立本集團於二零一二年及以後的預訂合約，同時將二零一一年多數未訂約的收租日於現貨市場上出租。

太平洋能源及基建服務

市場及業務回顧

太平洋能源及基建服務分部於二零一零年產生溢利淨額為4,900,000美元(二零零九年：8,200,000美元)，2%的資產淨值回報率，以及經營業務產生的現金流為22,600,000美元(二零零九年：11,600,000美元)。

- PB Towage 於二零一零年錄得溢利淨額為1,000,000美元(二零零九年：1,000,000美元)
- 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」)，在未作出19,000,000美元之減值前，為太平洋航運的溢利帶來2,900,000美元(二零零九年：6,300,000美元)的貢獻

二零零九年惡劣的市況於二零一零年持續，從事基建、離岸支援及港口拖船業務的企業均因這全球的經濟危機而遭受不利影響。

離岸拖船及基建支援服務

由於產油量增長緩慢，以及全球石油和天然氣勘探的投資有限，我們的主要市場澳洲亦受大選前的政治和環境因素影響，推遲了數個能源項目，導致二零一零年離岸拖船的租賃市場持續疲弱。該市場亦因近期交付的新建造貨船，令離岸支援貨船供應過剩。同樣地，中東經濟困局持續，不足以支持該區原先預計於去年進行的基建項目發展。

在此市況下，雖然澳洲項目推遲對我們若干貨船的使用率構成負面影響，但PB Towage Australia離岸物流業務繼續取得令人滿意之表現。臨近年底，我們獲得於格拉斯頓(Gladstone)運輸昆士蘭柯蒂斯(Curtis)液化天然氣項目的粒料合約，將於二零一一年二月開始。此外我們亦已參與多項預計於年內開展項目的招標。PB Towage於中東貨船的使用率因石油和天然氣活動輕微改善而上升，惟拖船供應過剩令該區的租金一直低企。

由於我們的拖船業務大多環繞澳洲，PB Towage的總部去年從香港遷往珀斯，使公司管理活動與其主要業務得以緊密聯繫。

我們的FBSL合營公司去年表現良好，Northern Project的進度超出預期，現已接近尾聲。但不幸的是，在經濟環境持續困難的市況下，我們有需要縮減業務規模，並作出19,000,000美元之減值。

本集團的海事測量及諮詢業務PacMarine Services持續擴展，在南美洲和美國東北地區推出新業務，以及於亞洲、歐洲和中東擴大區域隊伍。PacMarine的業務現於橫跨四大洲的16個地點經營，其客戶繼續加入多間全球大型的石油集團，致力鞏固其海事服務供應商的領導地位。

港口拖船服務

受季節性因素帶動，加上整體市況好轉，澳洲的集裝箱貨運於二零一零年年初的弱勢在下半年得以扭轉。惟市場趨向以較大型貨船運載集裝箱，令貨船停泊港口的次數減少。

我們的澳洲港口拖船業務PB Towage Australia於年內訂立了多份新合約，尤其於湯斯維爾港(Port of Townsville)的合約，得以提高其在澳洲主要港口的市場佔有率。乾散貨港口的拖船活動受惠於大量主要出口到中國的商品，憑著兩個獨家特許權，我們進軍乾散貨港口的拖船業務有助減輕在競爭較大的集裝箱港口經營的壓力。

二零一零年，我們獲交付七艘港口拖船和兩艘於Gorgon項目服務的離岸支援拖船，令我們的PB Towage船隊總數增至34艘拖船、七艘駁船和一艘添油船。我們目前並無進一步訂購貨船，亦無將予以交付的貨船。

展望

預計將於二零一一年對拖船及基建服務分部影響最大的市場相關因素如下：

正面因素

- 石油及能源價格日益上漲，於二零一一年進一步推動更多尤其位於大洋洲的離岸項目及相關基建發展活動
- 經濟進一步復甦，促進澳洲貿易增長，從而帶動澳洲港口的貨船活動
- 我們所經營馬力較大的港口拖船將受惠於市場趨向使用較大型的集裝箱貨輪，從而提升PB Towage的市場佔有率

負面因素

- 杜拜債務危機爆發後，中東的基建及離岸項目復甦進程較預期緩慢，導致建築物材料及粒料的需求持續疲弱
- 離岸船隊過度擴充，對能源及離岸基建市場的租金構成不良影響，尤以中東地區為甚
- 若干新項目的進度進一步推遲
- 來自以澳洲為目標市場的東南亞營運商的競爭

主要由於離岸拖船業務前景明朗化，我們對PB Towage在二零一一年的前景感到鼓舞。然而，由於港口拖船的業務有待改善，加上中東業務於年內將不會有正面的貢獻，二零一一年太平洋能源及基建服務分部的前景整體上將未如理想。

昆士蘭水災令若干港口封閉，導致於一月時貨船停泊臨時受阻，惟迅即恢復正常運作。只要該區不再次出現水災，我們認為近期的氣候因素將不會對我們於二零一一年的表現造成顯著影響。

我們預計澳洲市場可大幅改善，而PB Towage亦將受惠於即將湧現的商機，儘管如此，我們亦會審慎監察項目進度進一步推遲的風險，以及東南亞營運商有意進軍澳洲市場所帶來的競爭威脅。

我們較關注的是我們位於中東的第二市場，我們預期當地對PB Towage二零一一年的業績僅略有改善。

PacMarine繼續鞏固其在全球提供測量及諮詢服務的地位。

太平洋滾裝貨船

市場及業務回顧

太平洋滾裝貨船分部錄得淨虧損1,100,000美元(二零零九年：溢利100,000美元)，0%的淨資產回報率，以及經營業務產生的現金流為2,800,000美元。

歐洲為滾裝貨船的主要營運區域，該地區以出口為主導的經濟復甦緩慢，並將持續疲弱，部分由於愛爾蘭、地中海國家和波羅的海國家的經濟復甦緩慢及呈負增長。就此，整體貨運需求雖逐步增長，但仍未到達促使滾裝貨船營運商需要租入額外貨船的水平，故滾裝貨船租賃需求仍然不振，遠遜於我們去年預計的水平。新建造貨船交付量，特別是我們投資的較大型貨船分部，去年為貨運市場增添壓力。儘管過去12個月的報廢率相對較高，額外新建造貨船交付依然可能導致北歐和地中海二零一一年的貨船供應持續過剩，期租租金因此繼續在低位徘徊。

Danske Bank歐洲貨運代理指數持續顯示貨運量自二零一零年初上升，並預計於未來數月將持續增長。然而，北歐滾裝貨船主要航線的貨運量近月停滯不前，並仍低於經濟衰退前的水平。北歐和北海航線雖然有若干升幅，但被愛爾蘭海及其他地方持續疲弱的表現所影響。

除核心歐洲市場外，地中海東部和美洲陸續出現新航線。東亞亦提供了開發新滾裝貨船服務的龐大潛力，惟預期開展服務需時。初步估計，載客量大的客滾貨船將可較純貨運的滾裝貨船更能迎合上述新湧現的貿易。

供應方面，二零一零年共有49,000車道米的新貨船投入市場(佔年底超過800車道米貨船船隊的5.6%)。此外，報廢量亦大增至106,900車道米的運力(佔船隊約12%)。現有船齡逾25年的貨船約佔船隊的38%，報廢量將會進一步上升，而已預訂的新建造貨船數目有限。然而，主流貿易趨向使用較大型貨船，訂單因此偏向於我們所購置超過3,000車道米的貨船類型，故此該分部船隊於二零一二年前縮減的可能性不大。令人鼓舞的是，於過去兩年新訂單極少，預期船隊於二零一二年後的規模將大幅縮減。

在我們的新建造貨船計劃的六艘貨船中，三艘已交付。「Humber Viking」繼續順利往返於荷蘭和英國間的港口進行貿易。繼領先渡輪營運商DFDS近期向A.P. Moller-Maersk Group收購Norfolk Line後，其三年期租約已轉讓予DFDS。我們兩艘由韓國Hyundai Mipo shipyard新建造的滾裝貨船已分別於九月及十一月交付。

十二月，我們投資於NGB Express Lines，此乃一間合營公司，營運墨西哥維拉克斯維港(Veracruz)及美國莫比爾市(Mobile)之間的新Nafta Gulf Bridge滾裝貨船服務。此項服務讓美國東部和墨西哥南部之間(包括墨西哥城及周邊地區)的貨運商可大幅減省成本、減低設備磨損，亦較墨西哥北部與美國邊境之間的陸路運輸為安全。兩艘近期交付的韓國貨船已僱用於此服務，最長為期四年，租金將按租期遞升。我們認為，發展此新航線將為太平洋航運及我們的合作夥伴帶來多重挑戰，但我們相信，開發此性質的嶄新服務可為滾裝貨船製造更多需求。

我們餘下的三艘Odense新建造貨船預計於二零一一年交付，早前宣佈交付日期推遲8至12個月，正好避過二零一零年的疲弱市況，現在看來為正確的決定。我們的滾裝貨船船隊中，其中四艘已獲租賃，而我們現正積極安排出租餘下貨船，但預期租金水平初期將仍然低企。

我們三艘已交付的滾裝貨船全部運作暢順。滾裝貨船船隊的技術、海事及船員操作以及新建造貨船監督由英國的專門貨船船舶管理合營公司負責，如先前所報告，該合營公司去年擴充業務至貨船商業管理，綜合合營公司夥伴的渡輪專長。該合營公司預計將管理由九艘滾裝貨船和六艘客滾貨船組成的龐大船隊，讓我們可迎合營運商經常同步租用現代化姊妹貨船的需求。

太平洋滾裝貨船分部的目標是繼續成為向大型營運商提供高質素、節能及在經營上具吸引力的貨運滾裝貨船的領先供應商。我們亦將積極於傳統歐洲滾裝貨船市場以外地區物色新業務，並深信隨著需求回穩，此策略長遠將可為我們帶來盈利。

展望

以下是預計將於二零一一年對大型滾裝貨船分部影響最大的市場相關因素：

正面因素

- 受歐洲出口持續轉強所帶動，全球(尤其是歐洲)經濟復甦預期會令貨運量及短途滾裝貨船貿易出現溫和增長
- 貨船報廢預期可抵銷部分過剩的運力，且全球大型滾裝貨船船隊預期會在二零一二年當大部分現有訂單交付後開始出現淨縮減
- 地中海、美洲和東亞將出現新滾裝貨船航線，惟一般需時數年方可取得成效

負面因素

- 大量大型新建造滾裝貨船如期於二零一一年交付
- 核心歐洲市場的滾裝貨船營運商仍存在運力過剩的情況，因此暫緩租賃新貨船
- 由於歐洲主權債務危機持續以及當地政府或須進一步削減開支，若干歐洲經濟體系的中期前景仍然不明確

我們錯誤估計滾裝貨船市場出現明顯及可持續復甦的時間，且我們的租金及回報均未如理想。儘管近期滾裝貨船貨運量不斷慢慢上升，我們預計滾裝貨船的租賃市場會持續不景氣，導致太平洋滾裝貨船分部來年仍會錄得虧損。

然而，鑒於滾裝貨船供應逐漸緊絀，而歐洲貿易最終亦會復甦，加上日後將於地中海、美洲和亞洲開發新航線，我們對滾裝貨船業務的長遠前景仍然樂觀。流動性不足的市場對租金的敏感度極高，當需求恢復，租金將大幅反彈。我們的高質素船隊已準備就緒，最終將可從市場復甦中受惠。

綜合損益表

截至二零一零年十二月三十一日止年度

	附註	二零一零年 千美元	二零零九年 千美元
營業額	3	1,268,542	950,477
直接開支		(1,109,213)	(797,681)
毛利		159,329	152,796
一般行政及管理開支		(12,945)	(12,292)
其他收入及收益		47,176	110,477
其他開支		(59,189)	(118,802)
財務開支淨額		(31,193)	(27,321)
應佔共同控制實體溢利減虧損		1,805	7,246
應佔聯營公司溢利減虧損		(192)	(103)
除稅前溢利	4	104,791	112,001
稅項	5	(453)	(1,723)
股東應佔溢利	3	104,338	110,278
股息	6	53,372	57,184
股東應佔溢利的每股盈利			
基本	7(a)	5.41 美仙	5.94 美仙
攤薄	7(b)	5.41 美仙	5.93 美仙

綜合全面收益表

截至二零一零年十二月三十一日止年度

	二零一零年 千美元	二零零九年 千美元
股東應佔溢利	104,338	110,278
其他全面收益：		
匯兌差額	8,871	24,949
現金流量對沖：		
－ 公平值虧損	(2,543)	(146)
－ 轉撥至物業、機器及設備	(15,431)	(1,729)
－ 轉撥至綜合損益表之財務開支	(3,698)	2,731
可供出售財務資產之公平值收益	29,320	20,121
出售可供出售財務資產時從投資估值儲備之撥回	(5,441)	—
股東應佔全面收益總額	115,416	156,204

綜合資產負債表

於二零一零年十二月三十一日

	附註	二零一零年 千美元	二零零九年 千美元
非流動資產			
物業、機器及設備		1,518,632	997,961
投資物業		2,664	2,600
土地使用權		3,815	3,864
商譽		25,256	25,256
於共同控制實體的權益		56,125	49,615
於聯營公司的投資		4,098	3,249
可供出售財務資產		74,476	62,016
衍生資產		1,672	6,879
應收貿易賬款及其他應收款項	8	6,792	8,232
有限制銀行存款		10,280	40,084
其他非流動資產		-	59,887
		<u>1,703,810</u>	<u>1,259,643</u>
流動資產			
存貨		39,911	33,858
衍生資產		7,066	20,336
應收貿易賬款及其他應收款項	8	111,444	90,478
有限制銀行存款		3,421	16,483
現金及存款		689,736	1,049,095
		<u>851,578</u>	<u>1,210,250</u>
流動負債			
衍生負債		3,972	10,505
應付貿易賬款及其他應付款項	9	127,248	111,740
長期借貸的流動部分		165,696	54,728
應付稅項		3,059	3,737
有償契約撥備		2,031	-
		<u>302,006</u>	<u>180,710</u>
流動資產淨額		<u>549,572</u>	<u>1,029,540</u>
資產總額減流動負債		<u>2,253,382</u>	<u>2,289,183</u>
非流動負債			
衍生負債		14,721	9,735
長期借貸		693,770	821,850
有償契約撥備		-	2,031
		<u>708,491</u>	<u>833,616</u>
資產淨值		<u>1,544,891</u>	<u>1,455,567</u>
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本		193,164	192,708
保留溢利		720,809	659,339
其他儲備		630,918	603,520
		<u>1,544,891</u>	<u>1,455,567</u>
總權益		<u>1,544,891</u>	<u>1,455,567</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，與二零零九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及已頒佈準則的詮釋後，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，採納上述新訂及經修訂準則、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。

- 香港財務報告準則第3號(經修訂)「業務合併」，以及香港會計準則第27號「綜合及獨立財務報表」、香港會計準則第28號「於聯營公司之投資」及香港會計準則第31號「於合營公司之權益」之相應修訂，以未來適用法應用於收購日期為二零零九年七月一日開始的首個年度報告期間或之後的業務合併。

該經修訂準則繼續應用購買法於業務合併，但與香港財務報告準則第3號相比有重大變更。例如，購買業務的所有付款乃按收購日期之公平值入賬，而分類為債務之或然付款其後須於損益表重新計量。於處理非控股權益的購買時，可選擇按逐項收購基準以公平值或非控股權益應佔被購買方資產淨值之比例計量。如業務合併分階段進行，收購方應按取得控制權日期的公平值，重新計量之前在收購方持有的權益，並在損益表確認損益。所有收購相關開支均予以支銷。

由於本集團已採納香港財務報告準則第3號(經修訂)，須同時採納香港會計準則第27號(經修訂)。香港會計準則第27號(經修訂)規定，如控制權沒有改變，與非控股權益之所有交易須於權益內入賬。此等交易將不再產生商譽或損益。該項準則亦訂明於控制權失去時，於實體之任何餘下權益乃重新以公平值計量，而損益於損益表中確認。

- 香港財務報告準則第2號(修訂)「集團以現金結算的以股份為基礎支付的交易」。該項修訂編入香港(國際財務報告詮釋委員會)－詮釋第8號「香港財務報告準則第2號之範圍」及香港(國際財務報告詮釋委員會)－詮釋第11號「香港財務報告準則第2號－集團及庫務股份交易」。該項修訂闡明，於以股份為基礎支付的安排中收取貨品或服務之實體必須於其獨立財務報表中確認該等貨品或服務之開支，而不論集團內哪個實體結算該交易及其結算方式(即以股份或現金結算)。

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。下文須予呈報的營運分部與上述資料之提呈方式一致。於二零一零年向部門主管及董事會的呈報方式已自去年作出輕微變動，以適當地反映本集團管理業務的情況。

本集團的營業額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業的服務所獲取。

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。

	太平洋 乾散貨船 千美元	太平洋 能源及 基建服務 千美元	太平洋 滾裝貨船 千美元	所有 其他分部 千美元	分部總額 千美元	未分配		總計 千美元	重新分類 千美元	如財務 報表所示 千美元	附註
						財務 千美元	其他 千美元				
截至二零一零年十二月三十一日止年度											
營業額	1,169,405	78,744	14,572	2,473	1,265,194	-	(3,380)	1,261,814	6,728	1,268,542	
運費及租金	1,169,405	50,956	14,408	-	1,234,769	-	(3,380)	1,231,389	6,728	1,238,117	1
海事管理服務	-	27,788	164	2,473	30,425	-	-	30,425	-	30,425	
燃料及港口開銷	(418,308)	(4,051)	(2,085)	-	(424,444)	-	(8,195)	(432,639)	432,639	-	2
按期租合約對等基準的收入	751,097										
直接開支	(592,969)	(69,559)	(10,665)	(3,381)	(676,574)	-	-	(676,574)	(432,639)	(1,109,213)	
燃料及港口開銷	-	-	-	-	-	-	-	-	(432,639)	(432,639)	2
貨船租賃開支	(471,711)	(1,170)	(320)	-	(473,201)	-	-	(473,201)	-	(473,201)	
貨船營運開支	(53,973)	(32,994)	(4,532)	-	(91,499)	-	-	(91,499)	-	(91,499)	
貨船折舊	(39,935)	(12,864)	(3,758)	-	(56,557)	-	-	(56,557)	-	(56,557)	
直接管理開支	(27,350)	(22,531)	(2,055)	(3,381)	(55,317)	-	-	(55,317)	-	(55,317)	
毛利	158,128	5,134	1,822	(908)	164,176	-	(11,575)	152,601	6,728	159,329	
一般行政及管理開支	-	-	-	-	-	(4,936)	(8,009)	(12,945)	-	(12,945)	3
其他收入及開支	-	(521)	(96)	(888)	(1,505)	(651)	(3,129)	(5,285)	(6,728)	(12,013)	1, 4
財務開支淨額	(13,186)	(2,727)	(2,628)	1,029	(17,512)	(12,880)	(801)	(31,193)	-	(31,193)	5
應佔共同控制實體溢利減虧損	-	2,181	79	(455)	1,805	-	-	1,805	-	1,805	
應佔聯營公司溢利減虧損	-	100	(292)	-	(192)	-	-	(192)	-	(192)	
除稅前溢利	144,942	4,167	(1,115)	(1,222)	146,772	(18,467)	(23,514)	104,791	-	104,791	
稅項	-	726	(6)	(1,173)	(453)	-	-	(453)	-	(453)	
股東應佔溢利	144,942	4,893	(1,121)	(2,395)	146,319	(18,467)	(23,514)	104,338	-	104,338	
於二零一零年十二月三十一日											
資產總額	978,462	291,421	443,669	153,634	1,867,186	679,940	8,262	2,555,388	-	2,555,388	1, 2
資產總額包括：											
物業、機器及設備	828,667	223,633	429,148	37,184	1,518,632	-	-	1,518,632	-	1,518,632	
—包括物業、機器及設備的添置	250,998	55,308	195,339	21,851	523,496	-	642	524,138	-	524,138	
於共同控制實體的權益	-	26,360	641	29,600	56,601	-	(476)	56,125	-	56,125	
—包括於共同控制實體的權益的添置	-	-	1,000	13,189	14,189	-	-	14,189	-	14,189	
於聯營公司的投資	-	3,442	656	-	4,098	-	-	4,098	-	4,098	
負債總額	288,372	62,009	59,237	6,360	415,978	575,826	18,693	1,010,497	-	1,010,497	1, 2
負債總額包括：											
長期借貸	184,458	44,975	54,718	-	284,151	575,315	-	859,466	-	859,466	

	太平洋 乾散貨船 千美元	太平洋 能源及 基建服務 千美元	太平洋 滾裝貨船 千美元	所有 其他分部 千美元	分部總計 千美元	未分配		總計 千美元	重新分類 千美元	如財務 報表所示 千美元	附註
						財務 千美元	其他 千美元				
截至二零零九年十二月三十一日止年度											
營業額	904,481	68,414	3,271	2,683	978,849	-	(54,026)	924,823	25,654	950,477	
運費及租金	904,481	48,842	3,271	-	956,594	-	(54,026)	902,568	25,654	928,222	1
海事管理服務	-	19,572	-	2,683	22,255	-	-	22,255	-	22,255	
燃料及港口開銷	(312,543)	(1,723)	-	-	(314,266)	-	46,566	(267,700)	267,700	-	2
按期租合約對等基準的收入	591,938										
直接開支	(439,510)	(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	(337,899)	(2,482)	-	-	(340,381)	-	27,200	(313,181)	(53,933)	(367,114)	
貨船營運開支	(45,549)	(24,575)	(742)	-	(70,866)	-	-	(70,866)	-	(70,866)	
貨船折舊	(30,546)	(8,021)	(894)	-	(39,461)	-	-	(39,461)	-	(39,461)	
直接管理開支	(25,516)	(20,710)	(777)	(5,537)	(52,540)	-	-	(52,540)	-	(52,540)	
毛利	152,428	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)	3
其他收入及開支	-	(8,578)	-	-	(8,578)	1,547	(29,573)	(36,604)	28,279	(8,325)	1, 4
財務開支淨額	(14,175)	(1,168)	(801)	1,239	(14,905)	(15,376)	2,960	(27,321)	-	(27,321)	5
應佔共同控制實體溢利減虧損	-	8,239	-	(2,329)	5,910	-	1,336	7,246	-	7,246	
應佔聯營公司虧損	-	(103)	-	-	(103)	-	-	(103)	-	(103)	
除稅前溢利	138,253	9,293	57	(3,944)	143,659	(13,829)	(17,829)	112,001	-	112,001	
稅項	-	(1,072)	(2)	(649)	(1,723)	-	-	(1,723)	-	(1,723)	
股東應佔溢利	138,253	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	767,123	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	610,588	160,147	211,318	15,908	997,961	-	-	997,961	-	997,961	
—包括物業、機器及設備的添置	64,674	63,139	144,235	2,843	274,891	-	-	274,891	-	274,891	
於共同控制實體的權益	-	33,382	-	16,233	49,615	-	-	49,615	-	49,615	
於聯營公司的投資	-	3,249	-	-	3,249	-	-	3,249	-	3,249	
負債總額	294,881	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	40,773	64,589	-	304,748	571,830	-	876,578	-	876,578	

- 附註1. 未變現之貨運期貨協議收益及開支淨額屬「未分配其他」。已變現之收益及開支淨額屬「太平洋乾散貨船」。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屬「未分配其他」項下。
- 附註2. 未變現之燃料掉期合約收益及開支淨額屬「未分配其他」。已變現之收益及開支淨額屬「太平洋乾散貨船」。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屬「未分配其他」項下。
- 附註3. 「其他」項下為公司管理開支。
- 附註4. 「財務」項下為購回及註銷本集團可換股債券之收益。
- 附註5. 「其他」項下為未變現利率掉期合約收益及開支。

4. 除稅前溢利

除稅前溢利已扣除／(計入)下列項目：

	二零一零年 千美元	二零零九年 千美元
土地使用權攤銷	108	59
所耗燃料	263,380	178,029
折舊		
—自有貨船	45,082	28,152
—租賃貨船	11,475	11,309
—投資物業	61	87
—其他自有物業、機器及設備	1,386	1,371
所耗潤滑油	4,920	4,136
燃料掉期合約淨虧損／(收益)	2,200	(45,670)
貨運期貨協議淨虧損	6,728	25,654
利率掉期合約淨虧損	6,274	1,220
貸款利息		
—銀行貸款	9,787	6,778
—融資租賃	13,186	14,175
—可換股債券	20,716	16,233
	<u>20,716</u>	<u>16,233</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% (二零零九年：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：

	二零一零年 千美元	二零零九年 千美元
即期稅項		
—香港利得稅	1,047	961
—海外稅項	745	1,834
過往年度超額撥備	(1,339)	(1,072)
	<u>453</u>	<u>1,723</u>

6. 股息

	二零一零年 千美元	二零零九年 千美元
中期股息每股5港仙或0.6美仙 (二零零九年：每股8港仙或1.0美仙)	12,422	19,912
擬派末期股息每股16.5港仙或2.1美仙 (二零零九年：15港仙或1.9美仙)	40,950	37,272
	53,372	57,184

於二零一零年及二零零九年派付的股息分別為49,694,000美元(每股20港仙或2.5美仙)及19,912,000美元(每股8港仙或1.0美仙)。董事建議就派付二零一零年末期股息每股16.5港仙或2.1美仙，合共達40,950,000美元，該股息將於二零一一年四月十九日舉行的股東週年大會上予以考慮。該等股息不會於本財務報表中反映為應付股息。

7 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按本年度本集團股東應佔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。

	二零一零年	二零零九年
股東應佔溢利(千美元)	104,338	110,278
已發行普通股的加權平均數(千股)	1,929,463	1,857,902
每股基本盈利	5.41 美仙	5.94 美仙
相等於	42.01 港仙	46.01 港仙

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按本集團股東應佔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已發行普通股份數目作出調整的普通股加權平均數(但不包括本公司長期獎勵計劃之受託人所持的股份)計算。

	二零一零年	二零零九年
股東應佔溢利(千美元)	104,338	110,278
已發行普通股的加權平均數(千股)	1,929,463	1,857,902
就認股權作出之調整(千股)	224	588
用於計算每股攤薄盈利之普通股加權平均數(千股)	1,929,687	1,858,490
每股攤薄盈利	5.41 美仙	5.93 美仙
相等於	42.00 港仙	45.99 港仙

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：

	二零一零年 千美元	二零零九年 千美元
30日或以下	19,536	20,258
31—60日	4,280	3,395
61—90日	1,164	623
90日以上	3,069	2,453
	<u>28,049</u>	<u>26,729</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，而所有應收貿易賬款於結算日均已逾期。

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：

	二零一零年 千美元	二零零九年 千美元
30日或以下	27,414	22,806
31—60日	859	2,024
61—90日	272	314
90日以上	5,131	4,805
	<u>33,676</u>	<u>29,949</u>

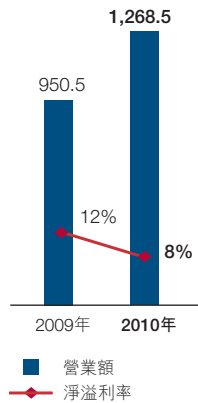
財務回顧

綜合集團表現

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；基本溢利；股東應佔溢利；經營業務產生的現金及平均股本回報率。

集團營業額與淨溢利率

百萬美元



百萬美元	二零一零年	二零零九年	變動
營業額	1,268.5	950.5	+33%
直接開支	(1,109.2)	(797.7)	+39%
毛利	159.3	152.8	+4%
分部溢利淨額	146.3	141.9	+3%
基本溢利	119.8	115.8	+3%
股東應佔溢利	104.3	110.3	-5%
經營業務產生的現金	198.6	145.3	+37%
淨溢利率	8%	12%	-4%
平均股本回報率	7%	8%	-1%

管理層視基本溢利為包括分部溢利、財務分部的表現以及非直接開支的一般行政及管理開支。但不包括出售資產損益、減值撥備或其撥回、有償契約撥備以及金融工具於未來期間列賬的未變現非現金開支及收益。未計入基本溢利的項目類別需要管理層作出判斷。

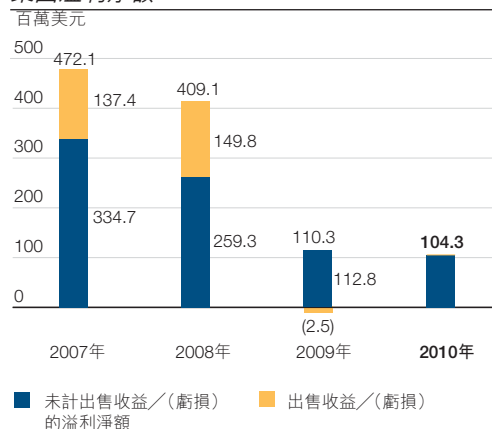
- 營業額增加33%，主要由於集團營運的乾散貨船數目增加以及乾散貨船日均租金上升所致
- 基本溢利上升，主要由於乾散貨船日均租金上升所致，但部分被綜合日均貨船營運開支有所增加所抵銷。

■ 股東應佔溢利下降，主要由於：

- i) 本集團的燃料掉期合約受到平均油價下跌所影響而導致未變現的金融工具產生開支 12,400,000 美元(二零零九年：4,500,000 美元)；及
- ii) Fujairah Bulk Shipping 的投資減值虧損 19,100,000 美元(二零零九年：無)；但
- iii) 被 16,000,000 美元(二零零九年：無)出售部分 Green Dragon Gas Limited 的股份的收益所局部抵銷。

■ 經營業務產生的現金為 198,600,000 美元(二零零九年：145,300,000 美元)。本集團用於資本開支及償還負債的現金為 558,700,000 美元(二零零九年：122,100,000 美元)。本集團手持現金 703,500,000 美元(二零零九年：1,105,700,000 美元)。

集團溢利淨額



分部溢利淨額及基本溢利與股東應佔溢利的關係如下：

百萬美元	二零一零年	二零零九年
分部溢利淨額	146.3	141.9
財務	(18.5)	(13.8)
非直接開支的一般行政及管理開支	(8.0)	(12.3)
基本溢利	119.8	115.8
未變現的金融工具開支(註)	(12.4)	(4.5)
Fujairah Bulk Shipping 減值	(19.1)	-
出售部分 Green Dragon Gas 的股份的收益	16.0	-
餘下租期的有償契約—撥回淨額	-	25.2
滾裝貨船減值	-	(25.0)
出售乾散貨船淨虧損	-	(1.2)
股東應佔溢利	104.3	110.3

註：詳情載於本財務回顧內「金融工具」一節。

分部回顧

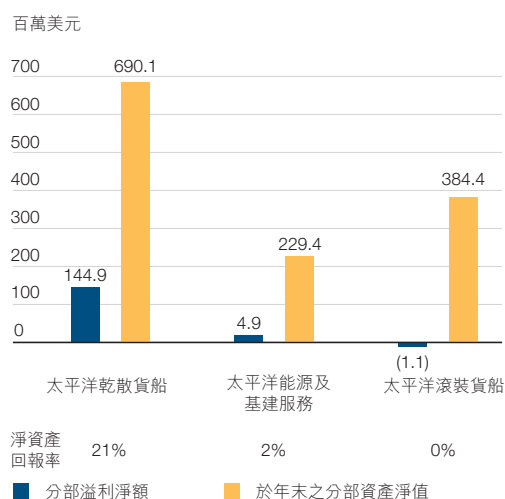
本集團的營業額主要來自提供航運相關服務。管理層以三個報告分部分析本集團的業務：

- i) 太平洋乾散貨船；
- ii) 太平洋能源及基建服務；及
- iii) 太平洋滾裝貨船業務。

其他未分配業務主要為財務分部。

太平洋乾散貨船繼續為本集團的主要業務。以下章節進一步分析本集團的業績及資產淨值。

分部溢利淨額與資產淨值



太平洋乾散貨船分部

收入

本集團的乾散貨船船隊的分部營業額為1,169,400,000美元（二零零九年：904,500,000美元）或佔分部營業額總額的92.4%（二零零九年：92.4%）。

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）分部的營運表現分析如下：

	二零一零年 上半年	二零一零年 下半年	二零一零年 全年	二零零九年 全年	變動
小靈便型乾散貨船					
收租日	13,940	15,130	29,070	26,100	+11%
日均租金(美元)	16,840	16,670	16,750	14,500	+16%
日均貨船營運開支(美元)	11,750	12,170	11,970	9,690	+24%
分部溢利淨額(百萬美元)	69.7	66.4	136.1	124.1	+10%
分部資產淨值(百萬美元)	528.1	619.1	619.1	450.2	+38%
淨資產回報率(按年計之百分比)	26%	21%	22%	28%	-6%
大靈便型乾散貨船					
收租日	5,570	5,880	11,450	10,640	+8%
日均租金(美元)	23,680	21,520	22,570	19,490	+16%
日均貨船營運開支(美元)	22,050	21,350	21,690	18,120	+20%
分部溢利淨額(百萬美元)	8.8	(0.0)	8.8	14.1	-38%
分部資產淨值(百萬美元)	54.9	71.0	71.0	22.0	+223%
淨資產回報率(按年計之百分比)	32%	0%	12%	64%	-52%

註：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。截至二零一零年十二月三十一日止年度，自有及融資租賃貨船船隊停租日相當於每艘貨船每年1.6日（二零零九年：1.3日）。

	二零一零年			二零零九年		
	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
小靈便型乾散貨船						
貨船日數	13,320	15,980	29,300	11,230	15,010	26,240
入塢	(170)	-	(170)	(100)	-	(100)
停租日	(60)	-	(60)	(40)	-	(40)
收租日	13,090	15,980	29,070	11,090	15,010	26,100
大靈便型乾散貨船						
貨船日數	260	11,190	11,450	110	10,530	10,640
入塢	-	-	-	-	-	-
停租日	-	-	-	-	-	-
收租日	260	11,190	11,450	110	10,530	10,640

直接開支

本集團的乾散貨船船隊的分部直接開支為593,000,000美元(二零零九年：439,500,000美元)或佔分部直接開支總額的87.6%(二零零九年：87.3%)。

直接開支分析

百萬美元	二零一零年	二零零九年	變動
貨船租賃開支	471.7	337.9	+40%
貨船營運開支	54.0	45.5	+19%
貨船折舊	39.9	30.6	+30%
直接管理開支	27.4	25.5	+7%
總計	593.0	439.5	+35%

■ 自有貨船營運開支包括船員薪金、零件、潤滑油及保險費用。

■ 自有貨船營運開支及折舊增加主要由於自有及融資租賃貨船的平均數目由31艘增加至37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。

開支增加主要由於經營租賃的貨船租賃開支增加至471,700,000美元(二零零九年：337,900,000美元)所致，反映了：

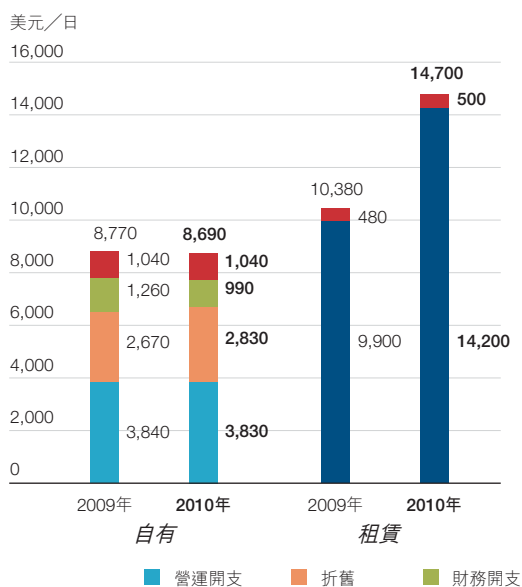
a) 本集團經營租賃的貨船日均租金上升31.5%；及

b) 本集團經營租賃的平均貨船日數上升6.4%。

小靈便型乾散貨船綜合日均貨船營運開支較去年增加23.5%，主要由於從市場租入的貨船租賃開支增加所致。大靈便型乾散貨船綜合日均貨船營運開支較去年增加19.7%，原因同上。綜合日均貨船營運開支包括直接管理開支，可按自有及租賃貨船分析如下：

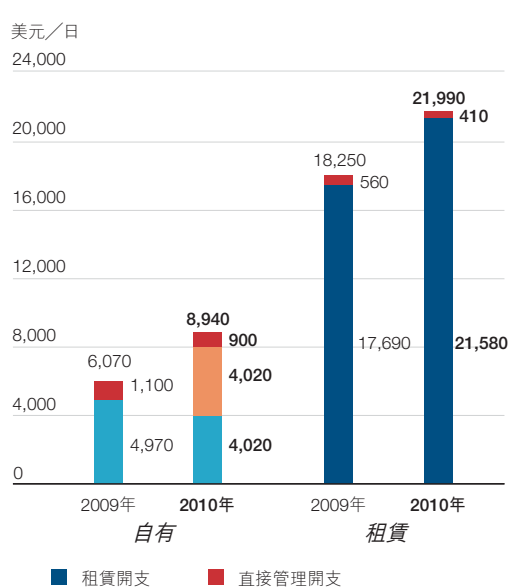
小靈便型乾散貨船

綜合 11,970 美元(2009年：9,690 美元)



大靈便型乾散貨船

綜合 21,690 美元(2009年：18,120 美元)



太平洋能源及基建服務分部

本集團的太平洋能源及基建服務分部繼續物色離岸及項目供應、港口拖船，以及貨船測量及檢驗服務的業務的增長機會。

百萬美元	二零一零年	二零零九年	變動
PB Towage (離岸及項目供應以及港口拖船服務)	1.0	1.0	-
PacMarine Services (貨船測量及檢驗服務)	1.0	0.9	+11%
Fujairah Bulk Shipping (粒料生產及運輸)	2.9	6.3	-54%
分部溢利淨額	4.9	8.2	-40%
分部資產淨值	229.4	214.0	+7%
淨資產回報率	2%	4%	-2%

PB Towage 業績受到港口拖船服務減少及離岸及項目供應服務減少影響。

PacMarine Services 業績上升主要由於貨船檢驗數目增長所致。

Fujairah Bulk Shipping 為與中東的富加勒政府合組的合營公司。業績受到填海項目所需的粒料運輸量相對二零零九年減少及持續困難的市場狀況所

影響。於二零一一年初，Fujairah Bulk Shipping 的管理層決定於目前填海項目完成後，縮減營運規模。因此，本集團為其於 Fujairah Bulk Shipping 的投資作出 19,100,000 美元之減值。由於該減值與 Fujairah Bulk Shipping 的日常營運並無關係，該減值並不包括在該分部溢利當中。

太平洋滾裝貨船分部

本集團的第一艘滾裝貨船於二零零九年九月中旬開始營運。第二及第三艘滾裝貨船已於二零一零年第四季交付與本集團，並已於交付後僱用於提供行走美國墨西哥灣及墨西哥之間滾裝貨船服務的新的 Nafta Gulf Bridge 項目。

百萬美元	二零一零年	二零零九年	變動
分部營業額	14.6	3.3	+342%
分部營運開支	(15.7)	(3.2)	+391%
分部(虧損)/溢利淨額	(1.1)	0.1	
分部資產淨值	384.4	192.1	+100%
淨資產回報率	0%	0%	-0%

其他損益表項目

其他收入

貨運期貨協議的收款及公平值變動為29,800,000美元(二零零九年：55,000,000美元)。

年內，本集團出售持有Green Dragon Gas Limited的股份的26%，因而產生16,000,000美元之收益。

其他開支

貨運期貨協議的付款及公平值變動為36,600,000美元(二零零九年：80,700,000美元)。計及於上述其他收入所列之29,800,000美元的收款及公平值變動後，貨運期貨協議的付款及公平值變動淨額為開支6,800,000美元(二零零九年：25,700,000美元)。

由於縮減營運規模，本集團為其於Fujairah Bulk Shipping的投資作出19,100,000美元之減值。

一般行政及管理開支

本集團的行政管理開支總額為68,300,000美元(二零零九年：64,800,000美元)，於扣除4,900,000美元(二零零九年：無)主要由於重估財務分部持有的歐元所致的未變現開支後，與去年大致相同。行政管理開支總額被列為直接開支下的直接管理開支55,300,000美元(二零零九年：52,500,000美元)及一般行政及管理開支13,000,000美元(二零零九年：12,300,000美元)。

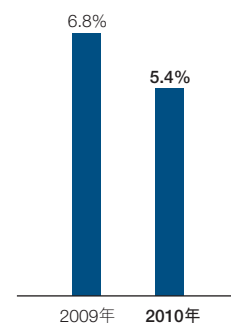
應佔共同控制實體溢利減虧損

本集團應佔共同控制實體溢利減虧損乃應佔南京港龍潭天字碼頭有限公司500,000美元的虧損(二零零九年：2,500,000美元)。此外，太平洋能源及基建服務及太平洋滾裝貨船分部亦包括了相關的共同控制實體。

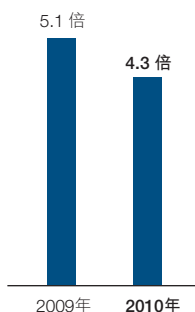
財務收入

財務收入為19,100,000美元(二零零九年：11,400,000美元)，主要為18,100,000美元之存款利息收入(二零零九年：10,300,000美元)。

行政管理開支佔營業額的百分比



集團利息覆蓋率



融資

財務開支50,300,000美元(二零零九年:38,800,000美元)的分析如下:

■ 銀行借貸利息開支增加3,000,000美元,主要由於尚未償還銀行借貸的平均結餘增加至374,200,000美元(二零零九年:333,500,000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。

■ 融資租賃利息開支為13,200,000美元(二零零九年:14,200,000美元),乃指本集團為融資租賃貨船而產生之利息款項。於二零一零年十二月三十一日,流動及長期融資租賃負債總額為184,500,000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。

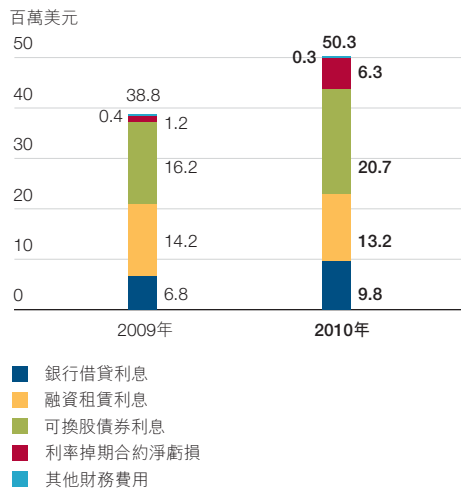
■ 於二零零七年十二月,本集團發行面值390,000,000美元、年息率3.3厘、於二零一三年到期的有擔保可換股債券,其持有人可於二零一一年二月將其贖回。繼二零零八年及二零零九年回購面值分別為65,700,000美元及10,300,000美元的可換股債券後,年內,本集團再回購總面值為208,800,000美元的可換股債券。在回購債券後,於二零一零年十二月三十一日尚有總面值105,200,000美元的可換股債券尚未償還。於本報告日,部分債券持有人已根據可換股債券之條款行使認沽期權。此外,本集團亦已行使期權,按其本金之全部,贖回所有餘下債券。因此,所有二零一三年到期的可換股債券應於二零一一年第一季內全部贖回。

■ 於二零一零年四月,本集團發行面值230,000,000美元、年息率1.75厘、於二零一六年到期的有擔保可換股債券。部分所得款項經已用於回購於二零一三年到期的可換股債

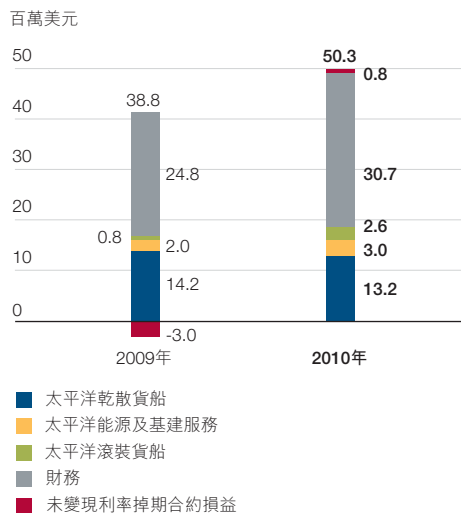
券。債券可以現時的換股價7.79港元轉換為本公司之普通股。然而,於二零一一年一月十二日至二零一四年一月十一日期間,僅可於本公司股份的收市價已連續五個交易日達到當時換股價最少溢價20%方可進行兌換。

■ 可換股債券利息增加4,500,000美元,主要由於可換股債券結餘於年內增加所致。

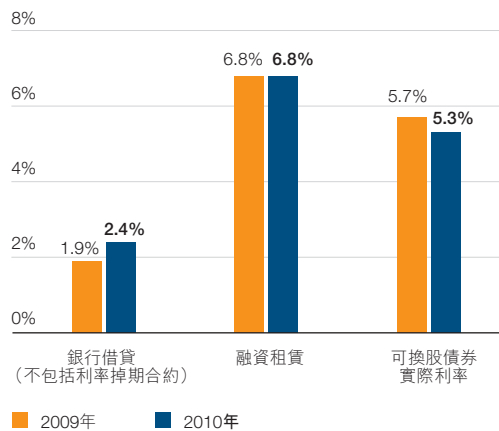
財務開支按來源分析



財務開支按部分分析



平均借貸利率



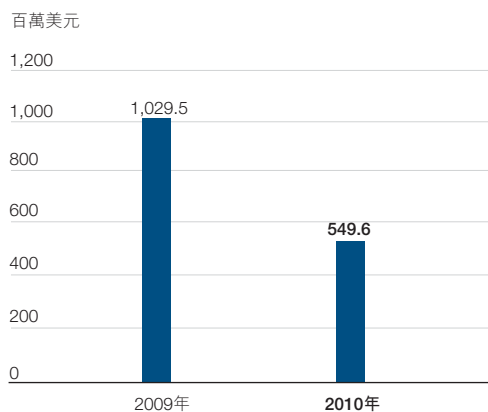
稅項

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存款703,500,000美元(主要為美元)及尚未動用的銀行借貸融資額302,100,000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

於二零一零年十二月三十一日，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法，主要由於該等金融工具的合約期（以一整月份計算）未能與實際合約期吻合，而一份利率掉期合約的條款亦不符合對沖會計法。

截至二零一零年十二月三十一日止年度，本集團確認金融工具開支淨額為15,300,000美元，如下列示：

百萬美元	已變現	未變現	二零一零年	二零零九年
收入				
貨運期貨協議	20.6	9.2	29.8	55.0
燃料掉期合約	10.4	2.5	12.9	62.6
利率掉期合約	-	-	-	3.0
	31.0	11.7	42.7	120.6
開支				
貨運期貨協議	(24.0)	(12.6)	(36.6)	(80.7)
燃料掉期合約	(4.4)	(10.7)	(15.1)	(16.9)
利率掉期合約	(5.5)	(0.8)	(6.3)	(4.2)
	(33.9)	(24.1)	(58.0)	(101.8)
淨額				
貨運期貨協議	(3.4)	(3.4)	(6.8)	(25.7)
燃料掉期合約	6.0	(8.2)	(2.2)	45.7
利率掉期合約	(5.5)	(0.8)	(6.3)	(1.2)
	(2.9)	(12.4)	(15.3)	18.8

<p>呈列於分部資料：</p> <ul style="list-style-type: none"> 營業額 燃料及港口開支 直接開支 其他收入 其他支出 財務開支 <p>年內溢利</p>	<p>■ 年內已以現金結算的合約</p> <p>■ 於分部業務內反映</p>	<p>■ 於未來年度結算的合約</p> <p>■ 逆轉年內已結算的合約於以前年度的未變現淨額</p> <p>■ 不在分部業績內反映</p>	<p>呈列於財務報表：</p> <ul style="list-style-type: none"> 營業額 燃料及港口開支 直接開支 其他收入 其他支出 財務開支 <p>年內溢利</p>
--	--	---	--

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，於二零一零年產生未變現非現金淨開支12,400,000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

下表載列資產負債表分部披露與本集團業務的不同要素之間的關聯性。

百萬美元	總額	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	財務	未分配 其他
資產總額	2,555.4	978.5	291.4	443.7	153.6	679.9	8.3
包括：							
物業、機器 及設備	1,518.6	828.7	223.6	429.1	37.2	-	-
於共同控制實體 的權益	56.1	-	26.4	0.6	29.6	-	(0.5)
於聯營公司 的投資	4.1	-	3.4	0.7	-	-	-

■ 已交付及在建貨船
 ■ 商譽
 ■ 加拿大Gold River海運碼頭
 ■ 新西蘭的添油船
 ■ Fujairah Bulk Shipping
 ■ 已交付及在建貨船
 ■ 本集團的一般現金
 ■ 金融工具資產
 ■ 包括Green Dragon Gas的股份
 ■ 超巴拿馬型散裝貨船
 ■ 物業
 ■ 龍潭天宇碼頭

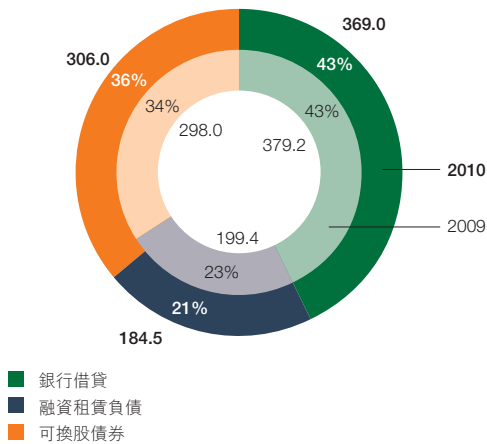
百萬美元	總額	太平洋 乾散貨船	太平洋 能源及 基建服務	太平洋 滾裝貨船	所有其他 分部	財務	未分配 其他
負債總額	1,010.5	288.4	62.0	59.2	6.4	575.8	18.7
包括：							
長期借貸	859.5	184.5	45.0	54.7	-	575.3	-

■ 融資租賃負債
 ■ 拖船及駁船相關的銀行貸款
 ■ 滾裝貨船相關的銀行貸款
 ■ 金融工具負債
 本集團的一般融資包括：
 ■ 可換股債券
 ■ 為未來擴張而以乾散貨船作為抵押的貸款

債務

按來源分析

百萬美元

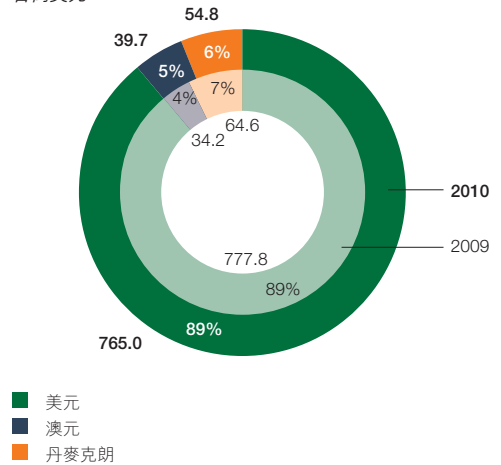


本集團的債務總額為859,500,000美元(二零零九年：876,600,000美元)。

- 銀行借貸(扣除遞延貸款安排費用)因年內作出償還而減少。本集團的銀行借貸乃以32艘賬面淨值總額為493,600,000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。
- 融資租賃負債隨著年內作出償還而減少。
- 本集團可換股債券負債部分有所增加，主要由於發行新的可換股債券所致，但部分年內被回購及註銷的部分舊有的可換股債券所抵銷。於本報告日，本集團收到部分二零一三年債券持有人根據可換股債券之條款行使認沽期權的通知。此外，本集團亦已行使期權，按其本金之全部，贖回所有餘下債券。因此，所有此等可換股債券應於二零一一年第一季全部贖回。

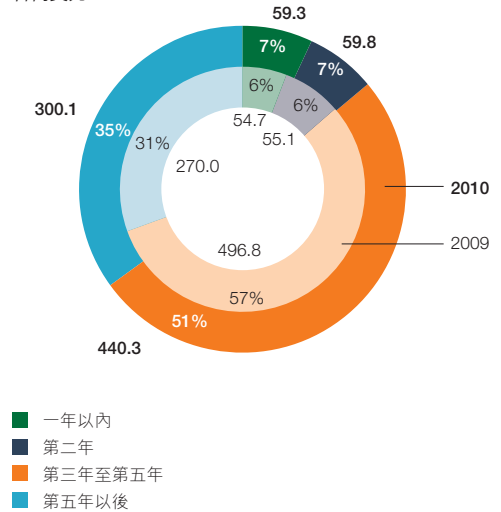
按貨幣分析

百萬美元



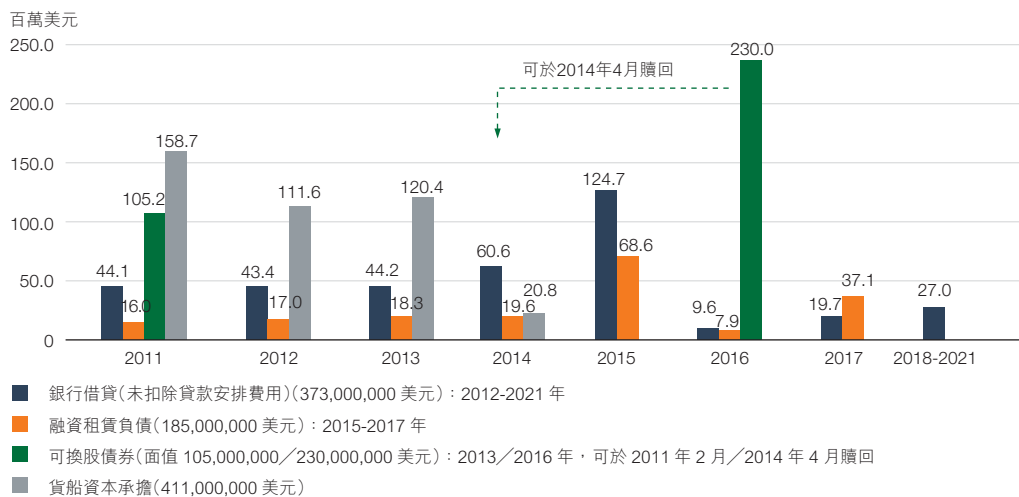
按到期日分析

百萬美元



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，本集團尚未動用的銀行借貸融資額為302,100,000美元，可供支付本集團現有的貨船及其他資本承擔及未來收購其他貨船的資金。

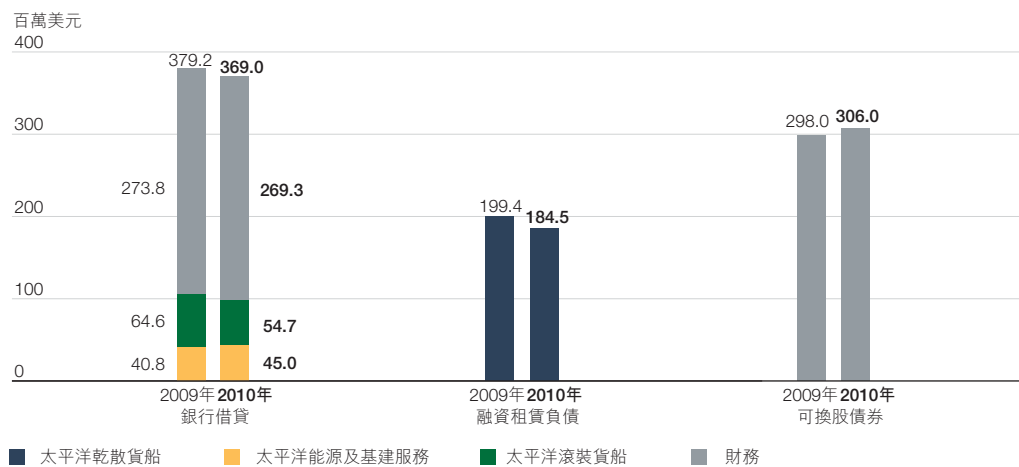
償還借貸及貨船資本承擔明細表



註：餘下的2013年到期的可換股債券面值105,200,000美元當中，80,900,000美元已於二零一一年二月一日贖回並註銷。餘下的24,300,000美元將於二零一一年三月四日或前後贖回及註銷。

本集團透過其財務職能，以本身的資產負債表對外融資，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。

按來源及分部分析



現金及存款

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	二零一零年	二零零九年	變動
有限制銀行存款－非流動資產	10.3	40.1	
有限制銀行存款－流動資產	3.5	16.5	
現金及存款	689.7	1,049.1	
現金及存款總額	703.5	1,105.7	-36%
長期借貸的流動部分	(165.7)	(54.7)	
長期借貸	(693.8)	(821.9)	
借貸總額	(859.5)	(876.6)	-2%
(借貸)／現金淨額	(156.0)	229.1	
(借貸)／現金淨額相對物業、機器及設備賬面值	(10.2)%	22.7%	
(借貸)／現金淨額相對股東權益	(10.1)%	15.7%	

現金及存款減少主要由於年內支付購置貨船的款項所致。

租賃承擔

本集團的貨船經營租賃承擔為362,000,000美元(二零零九年：424,800,000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日均租金減少所致。

本集團就小靈便型乾散貨船融資租賃貨船日數的承擔為24,040日，以及就小靈便型及大靈便型乾散貨船經營租賃貨船日數的承擔為26,300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
二零一一年	11,570	5,390	5,920	4,760	16,630	3,050
二零一二年	11,480	4,030	5,960	4,750	13,530	400
二零一三年	11,650	2,610	5,950	4,750	13,830	370
二零一四年	12,020	2,190	5,940	4,750	13,830	370
二零一五年	11,930	2,190	5,910	2,590	13,830	370
二零一六年	11,280	1,800	5,970	1,830	13,830	370
二零一七年	11,000	1,120	5,840	610	13,830	370
二零一八年	11,000	1,090	-	-	13,830	150
二零一九年	13,000	370	-	-	-	-
二零二零年	13,000	60	-	-	-	-
總計		20,850		24,040		5,450

於二零一零年十二月三十一日，本集團就二零一一年大靈便型乾散貨船餘下租期的期租合約尚有2,000,000美元的撥備。上述年度日均租金已反映該等撥備。

部分租賃合約賦予本集團在租賃合約期間以預先議訂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	於二零一零年十二月三十一日 艘數		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		
二零一一年	小靈便型	13	7	8	17.0
	大靈便型	-	1	6	15.2
	拖船	-	1	2	2.8
二零一二年	拖船及駁船	-	2	5	2.0
二零一六年	小靈便型	-	2	5	38.8
	大靈便型	-	1	5	30.0
	超巴拿馬型	-	1	5	66.8
二零一七年	小靈便型	-	1	5	32.6
二零二零年	小靈便型	-	1	7	36.2
二零二一年	小靈便型	-	1	7	36.5
總計		13	18		

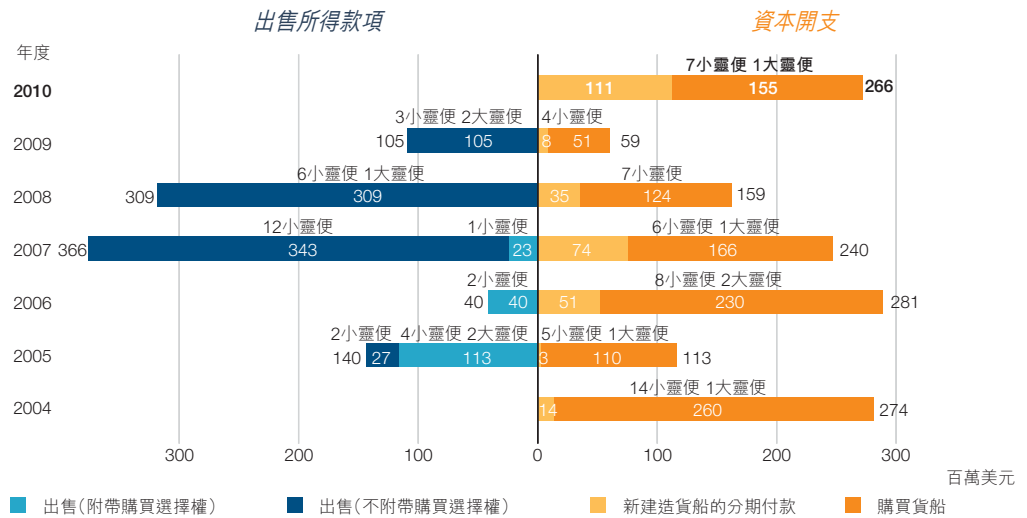
註： 包括以美元以外的貨幣計價的購買選擇權。

年內，本集團行使購買選擇權購得一艘小靈便型乾散貨船，並已於年內交付與本集團。年末後，本集團再行使三艘小靈便型乾散貨船的購買選擇權，並將於二零一一年上半年交付與本集團。

資本開支以及物業、機器及設備

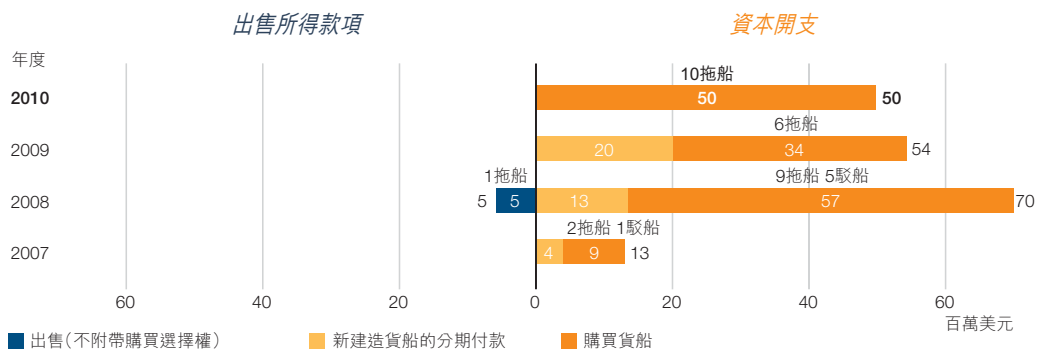
截至二零一零年十二月三十一日止年度，本集團的資本開支為523,500,000美元，乃因增加七艘小靈便型乾散貨船、一艘大靈便型乾散貨船、10艘拖船及二艘滾裝貨船，以及支付了16艘貨船(包括小靈便型乾散貨船、大靈便型乾散貨船、超巴拿馬型散裝貨船及滾裝貨船)的分期付款所致。購置貨船所用的現金及出售船隻所得的款項分析如下。

乾散貨船

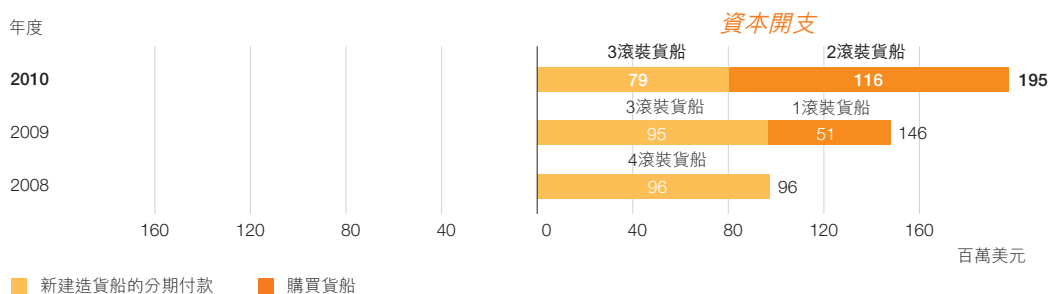


註：於二零零五年，本集團以318,000,000美元出售及回租17艘小靈便型乾散貨船。該等貨船被歸類為融資租賃，並繼續於資產負債表內作為物業、機器及設備列賬。

拖船及駁船



滾裝貨船



於二零一零年十二月三十一日，本集團擁有賬面淨值1,518,600,000美元的物業、機器及設備，其中1,200,200,000美元涉及39艘已交付的小靈便型乾散貨船、兩艘大靈便型乾散貨船、37艘拖船及駁船及三艘滾裝貨船。小靈便型乾散貨船繼續為本集團的主要資產，其每艘平均賬面淨值及平均可投保金額為17,900,000美元及27,300,000美元。拖船、駁船及滾裝貨船乃以其澳元、歐元或其他功能貨幣列賬。因此，該等資產的美元賬面值及資本承擔受到外匯變化的影響。

貨船承擔

於二零一零年十二月三十一日，本集團有321,400,000美元的不可撤銷的貨船承擔及已授權承擔90,100,000美元。該等貨船將於二零一一年三月至二零一四年一月期間交付予本集團。

百萬美元	艘數	二零一一年	二零一二年	二零一三年	二零一四年	總計
小靈便型乾散貨船	7	22.9	79.1	19.1	-	121.1
大靈便型乾散貨船	5	3.2	32.5	95.3	-	131.0
超巴拿馬型散裝貨船	1	22.1	-	-	-	22.1
滾裝貨船	3	47.2	-	-	-	47.2
於二零一零年十二月三十一日 之承擔	16	95.4	111.6	114.4	-	321.4
已授權承擔						
小靈便型乾散貨船	4	63.3	-	6.0	20.8	90.1
	20	158.7	111.6	120.4	20.8	411.5

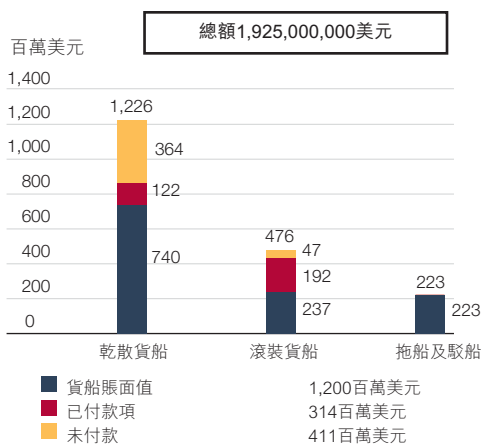
此等承擔將從本集團營運產生的現金、現有現金及因應需要而安排的額外長期借貸提供所需資金。本集團已就與資產作業貨幣不同之承擔訂立遠期外匯合約，按議訂之匯率購買有關貨幣。

自有貨船和建造中的貨船的賬面值及貨船資本承擔的綜合分析載於右圖：

僱員

- 於二零一零年十二月三十一日，本集團合共聘用375名全職岸上僱員(二零零九年：356)。
- 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行政及管理開支當中)總額約為41,500,000美元(二零零九年：43,800,000美元)，相當於本集團營業額的3.3%(二零零九年：4.6%)。有關詳情請參閱「一般行政及管理開支」一段。
- 本集團僱員的薪酬包括固定基本薪金、酌情現金花紅(按年內本集團及僱員個別之表現釐定)

貨船賬面值及承擔的綜合分析



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。

購買、出售或贖回證券

本公司於年內購回本集團合共20,875個每個面值10,000美元，於二零一三年到期的可換股債券單位，每個單位平均作價為10,006.85美元。購買所用現金總額為208,900,000美元，包括佣金但不包括應計利息1,900,000美元。購買旨在節省有關可換股債券於贖回或期滿日前每年3.3%的息票款額。購回及註銷可換股債券，減低了長期負債以及於損益表產生虧損。

於二零一零年十二月三十一日，持有本集團合共8,092個每個面值10,000美元於二零一三年到期的可換股債券單位的債券持有人行使認沽期權以贖回其可換股債券。於二零一一年二月一日，此等本金總額為80,920,000美元的可換股債券已被贖回及註銷。於同日，本集團向所有二零一三年到期的本集團可換股債券的債券持有人發出通告，行使餘下24,280,000美元（或24,280個每個面值10,000美元）的可換股債券單位的認購權，有關的24,280個單位的贖回及註銷將於二零一一年三月四日或前後完成。

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

董事會已採納上市規則附錄十所載的上市發行人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，除一名董事於沒有交易限制期間，在未得到本公司書面批准前曾進行證券交易外，董事已全面遵守標準守則及其操守守則所載列的規定標準。董事會已正式提醒所有董事，根據標準守則的規定，必須事先獲得書面批准方可進行該等交易。

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二零一零年十二月三十一日止年度的全年業績公布及二零一零年度年報。

末期股息及截止過戶

董事會建議派發截至二零一零年十二月三十一日止年度之末期股息每股16.5港仙，倘該股息於本公司二零一一年股東週年大會上獲股東批准，預期將於二零一零年四月二十九日前後派付予於二零一一年四月十九日名列本公司股東名冊之股東。

本公司股東名冊將由二零一一年四月十五日至二零一一年四月十九日（包括首尾日期）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，須於二零一一年四月十四日下午四時三十分前遞交本公司的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，方有資格收取擬派之末期股息。末期股息的除息日為二零一一年四月十三日。

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。

本公司二零一零年度年報將在不遲於二零一一年三月十八日或前後寄發予選擇收取印刷本之股東當日，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、Andrew Thomas Broomhead及王春林，本公司之非執行董事為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 及Daniel Rochfort Bradshaw。

註：本業績公布之中英文版如有歧義，概以英文版為準。