

香港交易及結算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)

截至二零一零年六月三十日止六個月的 中期業績公布

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」)截至二零一零年六月三十日止六個月的未經審核簡明綜合業績如下：

摘要	截至六月三十日止六個月	
	二零一零年	二零零九年
百萬元		
收入	616.5	425.9
毛利	79.7	83.8
基本溢利	65.6	56.8
股東應佔溢利	51.9	74.8
每股基本盈利(美仙)	2.7	4.2
每股基本盈利(港仙)	21	32
業績摘要		
本集團		
<ul style="list-style-type: none">二零一零年上半年度本集團的溢利為52,000,000美元(二零零九年：75,000,000美元)基本溢利為66,000,000美元(二零零九年：57,000,000美元)，較去年同期上升16%。受惠於全球工業生產及中國商品進口量的增長，相比二零零九年上半年，乾散貨運市場於今年首六個月的表現強勁業績扣除了非現金衍生開支淨額14,000,000美元(二零零九年：非現金衍生收入15,000,000美元)，該等開支主要乃燃料價格下跌所致每股基本盈利為0.21港元(二零零九年：0.32港元)，平均股本回報率為7%及平均資產回報率為4%從經營業務中產生的現金為83,000,000美元(二零零九年：60,000,000美元)於四月發行230,000,000美元年利率1.75%的新可換股債券，以為本集團現有年利率3.3%的可換股債券之一部分進行再融資持續穩健的資產負債表：現金為970,000,000美元及現金淨額為96,000,000美元現金足以悉數支付貨船資本承擔，包括乾散貨船119,000,000美元及滾裝貨船235,000,000美元中期股息每股5港仙(二零零九年：8港仙)		
船隊		
<ul style="list-style-type: none">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89%已獲訂約；而二零一零年總收租日中的33%已獲訂約。目前於二零一零年的25,810小靈便型乾散貨船收租日中，86%已按日均租金16,260美元(淨值)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9艘乾散貨船及長期租賃另外5艘乾散貨船		

* 僅供識別

- 船隊現時共有**171艘貨船**(包括新建造貨船)，由125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
- 分部**
- 太平洋乾散貨船分部**溢利為79,000,000美元(二零零九年：64,000,000美元)，並已為進一步擴充船隊及其業務作好準備
 - 核心船隊仍具成本優勢**，縱使小靈便型乾散貨船船隊的日均營運開支因平均短期租賃貨船開支按年增加逾倍而較二零零九年同期上升25%
 - 太平洋能源及基建服務分部**期內貢獻溢利4,000,000美元(二零零九年：6,600,000美元)，市場較我們所預期的淡靜及疲弱，因而影響了本集團拖船的使用率
 - 太平洋滾裝貨船分部**首艘貨船經營表現令人滿意，期內貢獻溢利500,000美元(二零零九年：虧損400,000美元)，而餘下5艘新造滾裝貨船預期於二零一零年後期及二零一一年交付

- 展望**
- 本集團對二零一零年餘下期間乾散貨運市場的前景仍持中立態度**，我們預期目前自六月以來疲弱的市況有望在今年稍後受季節性需求反彈及中國恢復購貨及補倉而出現逆轉，雖然這不足以令下半年的整體表現超越上半年
 - 能源及基建服務前景依然未如理想**，預期大洋洲和中東的拖運及基建市場持續疲弱，二零一零年改善空間有限
 - 滾裝貨船市場預期仍將低迷**，雖然近期略有改善，倘若歐洲經濟增長持續放緩，預計要到二零一一年後期或二零一二年才有機會出現較明顯的復甦。但該市場的基本因素長遠而言仍然樂觀
 - 本集團的策略目標維持不變**，繼續致力進一步擴展本集團的乾散貨船船隊和業務，此乃自二零零九年十二月已開始推行的策略

董事會中期報告

概覽

正如我們在二零一零年三月時對市場前景的預期，相比去年下半年，本集團小靈便型及大靈便型乾散貨船於本年上半年度的表現取得顯著增長，勝於所有其他乾散貨船類別。期內小靈便型乾散貨船的平均現貨租金按年計錄得逾一倍的增幅，亦較二零零九年下半年增長39%。

太平洋航運截至二零一零年六月三十日止六個月的未經審核溢利淨額為52,000,000美元(二零零九年：75,000,000美元)，每股基本盈利為0.21港元。期內平均股本回報率按年計為7%。

然而，如不計入主要由於燃料價格下跌所產生的未變現非現金開支，本集團期內的基本溢利為66,000,000美元，較二零零九年上半年的基本溢利57,000,000美元上升16%，而去年同期的溢利乃受惠於15,000,000美元非現金衍生收入。

百萬美元	截至六月三十日止六個月		變動
	二零一零年	二零零九年	
基本溢利 ¹	65.6	56.8	+16%
非現金衍生(開支)/收入	(13.7) ²	15.0	
撥備撥回	-	5.5	
出售貨船虧損	-	(2.5)	
溢利淨額	51.9	74.8	-31%

¹ 請參閱20頁有關基本溢利的解釋

² 請參閱28頁有關此數字之分析

基本溢利的上升及83,000,000美元(二零零九年：60,500,000美元)的強勁經營現金流，反映太平洋航運小靈便型乾散貨船日均租金提高至每日16,840美元(二零零九年：13,610美元)。由於短期租賃貨船開支上升，本集團小靈便型乾散貨船於本年上半年的營運開支增至每日11,750美元(二零零九年：9,380美元)。然而，我們會繼續審慎地維持本集團核心船隊具競爭力的營運開支。

於二零一零年六月三十日，於支付多筆購置貨船的款項後，本集團的現金及銀行結餘為970,000,000美元及現金淨額為96,000,000美元。該等款項包括自二零零九年十二月本集團開始擴展乾散貨船船隊以來產生的新資本承擔210,000,000美元。我們將繼續策略性地投資於本集團的核心乾散貨船業務。

本集團持續專注以下三項核心業務：

太平洋乾散貨船

不出所料，於二零一零年上半年，商品運輸需求——特別是就小靈便型及大靈便型乾散貨船而言——基本上與乾散貨船船隊的快速增長保持同步，從本期間強勁的貨運市況可略見一斑。此次增長勢頭主要受惠於全球工業生產及進口上升、中國對進口商品需求持續增加、中國國內散貨運輸量上升，以及進口商從更遠地區採購商品以致全球船隊使用率下降。

但乾散貨運市場自五月底以來顯著下滑，主要原因是六月份及踏入第三季度的季節性業務活動下降所致。在乾散貨船(特別是好望角型)船隊出現史無前例的擴張之同時，中國政府逐漸減少刺激經濟措施以緩和過熱的房地產市場(此乃中國最大的鋼材用家)，且鋼材生產商的利潤收窄，中國對進口商品的需求下降，市場亦開始明顯轉弱。

於本期間，太平洋乾散貨船著眼以合理價格擴展本集團的小靈便型及大靈便型乾散貨船。自十二月以來，我們已購置九艘貨船及長期租賃另外五艘貨船，其中八艘於二零一零年交付，可為本集團於今年的盈利作出貢獻。受到相對強勁的貨運市場所帶動，船齡五年的小靈便型乾散貨船於六月底的估值大幅升至28,000,000美元，但於第三季度貨運市場大幅下跌的情況下，該估值降至26,000,000美元，惟仍較二零零九年十二月升值約18%，從而令本集團現有船隊(包括本集團最近購置的貨船)的資產價值大幅上升。

基於本集團的訂約率政策，我們致力提高擴展後的小靈便型及大靈便型乾散貨船的遠期貨運訂約率。於二零一零年七月二十六日，本集團二零一零年的貨運訂約率為89%及二零一一年為33%(按小靈便型乾散貨船對等收租日計算)。我們預期，本集團現時於二零一零年未獲訂約的收租日中，大部分將可於現貨市場租出。同時我們正進一步為本集團建立二零一一年及以後的訂約。

太平洋能源及基建服務

澳洲及中東地區的拖船及基建市場依然較我們所預期的疲弱，以致削弱了本集團於第二季度離岸拖船船隊的使用率，尤其是在爆發杜拜債務危機後建築活動減少之中東地區。與此同時，本集團的合營公司Fujairah Bulk Shipping已調整其54百萬噸富加勒北部填海工程的進度(將較預期提早三個月完成)及積極物色新的基建及離岸商機，以便於二零一一年上述項目完工後可繼續開展業務。本集團於澳洲的港口拖船業務仍受到當地整頓集裝箱貨運市場(使用更大型但數量較少的貨船)的不利影響，導致本集團的港口拖船使用率下降。

太平洋滾裝貨船

本集團一艘已交付的滾裝貨船現正在北海營運，表現令人滿意。本集團其他五艘新造滾裝貨船預期於二零一零年後期及二零一一年交付。然而，由於歐洲經濟低迷，使滾裝貨船市場持續受壓，我們預計滾裝貨船的貿易環境於可見將來仍會面臨重重挑戰。儘管如此，我們預計，一旦歐洲貨運活動及公路運輸業的需求恢復增長，加上現有訂單交付後貨船供應減少，市場於未來數年會慢慢復甦。目前，我們積極為本集團的船隊物色歐洲及其他地區的各種租賃機遇。此外，我們已與本集團的現有貨船管理夥伴(其亦管理另外數艘滾裝貨船)成立商業管理合營公司，以加強本集團的市場推廣活動及為本集團客戶提供更多種滾裝貨船噸位。

融資

如二零一零年第一季度交易活動最新公布所述，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之新可換股債券，以為本集團於二零零九年十二月三十一日達314,000,000美元之尚未償還可換股債券（於二零一三年到期）之一部分進行再融資。於二零一零年上半年內，本集團按面值或較低的價格購回合共194,000,000美元於二零一三年到期之可換股債券，目前尚餘120,000,000美元，將全數可由本集團二零一六年到期之可換股債券（按較低年利率1.75%）所支付，其餘現金將用於日後乾散貨船的投資。

船隊發展

於二零一零年七月三十一日，本集團的船隊（包括新建造貨船）共有171艘，由125艘乾散貨船、39艘拖船及駁船、一艘添油船及六艘滾裝貨船組成。年內迄今為止，本集團在營運中的核心船隊新增了四艘乾散貨船及11艘拖船，而本集團將於二零一零年下半年、二零一一年及二零一二年期間獲交付12艘乾散貨船及五艘滾裝貨船。本集團在營運中的核心乾散貨船船隊的平均船齡少於七年。

股息

董事會已宣派中期股息每股5港仙，相當於中期派息率24%。就全年的股息而言，本集團將維持現有派發溢利不少於50%之股息政策，但不包括貨船出售收益。

展望

本集團對二零一零年下半年的乾散貨運市場仍持中立態度。我們預計，由於業務活動出現季節性淡靜，而且現時中國對進口商品的需求下降，第三季度的市況將會相對疲弱。然而，在季節性需求回暖及中國恢復購買商品及補倉的推動下，我們相信市場將會在今年稍後好轉，但考慮到部份的商品需求來自金融危機期間的特殊措施，市場的復甦很大程度上將取決於需求可吸納新增噸位的幅度。市場對中國寄予厚望，但在鋼材生產利潤及經濟刺激方案力度下降的情況下，需求增長幅度存疑。我們預計，儘管下半年的整體表現預期未如上半年，但仍將為本集團的貨船帶來有利的租金，從而支持我們致力進一步擴展船隊的目標並維持具競爭力的成本基礎。

本集團的太平洋能源及基建服務分部於二零一零年依然面臨挑戰，此乃大洋洲及中東地區對拖運及基建支援服務的新需求呆滯及與集裝箱相關的港口拖運需求疲弱所致。然而，我們認為，中長期來看，隨著本集團目標地區的活動日益增長及新商機的湧現，此分部的發展指日可待。

在歐洲經濟復甦繼續緩慢的情況下，我們預計滾裝貨船艱難的經營環境將延續至整個二零一零年及二零一一年，預計要到二零一一年後期或二零一二年才有機會出現較顯著的復甦。然而，隨著歐洲經濟及貿易恢復增長，持續之政治及社會壓力逼使貨運由陸路轉至海路，地中海和亞洲的新貿易拓展，加上噸位供應有可能趨緊，本集團對此分部的長遠前景仍抱樂觀態度。

策略上，本集團的發展重心仍維持不變，我們會繼續致力擴展本集團的核心乾散貨船船隊。太平洋航運擁有獨特及靈活的業務模式及穩健之資產負債表，有利於適當時機出現時，進一步擴展其核心乾散貨船業務。

太平洋乾散貨船

市場回顧

- 小靈便型及大靈便型乾散貨船市場於二零一零年上半年帶來持續強勁的盈利。小靈便型乾散貨船現貨租金上升，由年初約每日15,000美元增至每日21,000美元（淨值），但於六月份至上半年度結束穩定於約16,000美元，之後進一步降至約14,000美元。本期間的小靈便型乾散貨船平均現貨租金按年上升逾100%及較二零零九年下半年上升39%。

- 與具彈性及平穩的小靈便型及大靈便型乾散貨船市場相反，大型乾散貨船的租金水平有很大的波動，於四月中前好望角型乾散貨船市場一直低迷，好望角型貨船的現貨租金更低於大靈便型乾散貨船。後期，因進口中國的貨物增長帶動出現短期反彈而於六月底飆升150%。
- 受好望角型乾散貨船業務表現的嚴重影響，波羅的海乾散貨綜合指數(「BDI」)由二月中旬的最低2,566點升至五月底的最高4,209點，自此再下跌53%至1,967點，主要原因是此時為穀物出口的淡季，加上鋼材價格較低及商品價格走高影響了鋼材生產的盈利能力，從而限制了原材料進口的增長。
- 二零一零年上半年各乾散貨船分部的表現與二零零九年下半年的平均租金比較顯示，小靈便型乾散貨船的表現再次勝於所有其他乾散貨船分部，同時BDI的變幅低於去年上下半年，有助減低該分部的波動性。
- 雖然各貨船分部整體走勢相近，但我們開始觀察到業內在供應及需求方面有不同的特徵：
 - 小型貨船分部 — 訂單較少、船齡較大、潛在報廢量較高及運載商品種類繁多
 - 大型貨船分部 — 訂單較多、船齡較小及潛在報廢量較低
- 不尋常地，在貨船交付量增加及報廢量有限(儘管小靈便型乾散貨船分部持續出現一定的報廢量)的情況下，乾散貨船市場仍有正面的趨勢，帶動船隊按年計淨增長一倍。
- 我們認為以下乃主要推動二零一零年上半年的有利供需平衡及整體貨運租金上升的因素：
 - 中國原材料進口增長，雖然增幅遜於二零零九年；
 - 中國國內沿海乾散貨船運輸增長 — 尤其是鐵礦石及煤炭；
 - 繼金融危機後工業生產增長帶動全球其他國家需求逐步回升；及
 - 東西方貿易失衡進一步加劇。
- R.S. Platou 估計第一及第二季按年計分別增長23%及14%，反映貿易環境已從始於二零零九年的動盪中有所改善。我們預期本年下半年按年計的需求增長將會放緩至一個合理的水平，猶如二零零九年下半年市況改善時需求增長的幅度。
- 東西方貿易失衡進一步加劇，導致全球乾散貨船船隊調配不善。此乃由於中國進口增長加速及中國乾散貨商品進出口差距擴大所導致。於二零零九年急速增長(佔全球乾散貨船貿易額的28%)之前，淨進口量於過往十年逐步增長。據Clarksons估計，就二零一零年全年而言，該數字將會增長至29%。該失衡吸引了更多裝載貨物的貨船前往回程貨物商機不多的地區，導致更多乾散貨船須壓載駛離該地區到更遠的港口裝載新貨物，降低全球乾散貨船船隊的使用率，影響有利於穩固貨運市場的供需平衡。
- 於六月底，乾散貨船船隊較前一年增長約14%，是自一九七零年代初以來最高的增幅。二零一零年上半年新建造貨船交付較前半年度增長26%(及較二零零九年上半年增長逾倍)，而船隊報廢量則有限。乾散貨船船隊增長主要由好望角型乾散貨船船隊(年度淨增長22%)帶動，相對繼二零零九年小靈便型乾散貨船船隊規模因報廢量超出新交付量有所縮減後，其船隊本年保持平穩並錄得5%的淨增長。

- 雖然新建造貨船交付增加，但二零一零年上半年錄得交付量較年初預計的少逾40% — 與我們的預期相若並與去年所見的一致。我們預期二零一零年全年交付量有類似的差距。
- 長遠來看，由於大型乾散貨船訂單較多，我們預期小靈便型及大靈便型乾散貨船經營表現會較其他乾散貨船分部為佳。然而，二零一零年上半年新乾散貨船建造合約較前半年度增長61%，抵銷了因貨船交付而減少的現有訂單。
- 由於受到相對強勁的貨運市場及前景好轉所帶動，貨船價值亦大幅增長。Clarksons目前估計船齡五年的小靈便型乾散貨船價值為26,000,000美元，較六月的估值28,000,000美元下降，惟仍較二零零九年十二月升值18%，從而令本集團現有船隊的資產價值(包括最近購置的貨船)大幅提升。

業務回顧

我們的核心業務太平洋乾散貨船仍為經營全球最大及最為現代化的統一小靈便型及大靈便型乾散貨船船隊之一，年內迄今為止本集團受惠於好轉的乾散貨運市場，取得不錯的成績。

	小靈便型乾散貨船		大靈便型乾散貨船	
	二零一零年 上半年	二零零九年 上半年	二零一零年 上半年	二零零九年 上半年
平均貨船數目	78	69	31	29
溢利淨額(美元)	69,700,000	52,100,000	8,800,000	11,500,000
日均租金(美元)	16,840	13,610	23,680	19,840
日均貨船營運開支(美元)	11,750	9,380	22,050	17,580
指數(平均BHSI/BSI, 美元(淨值))	17,892	8,637	25,082	13,005
貨運量(百萬噸)	9.6	8.5	6.0	5.0
主要運載貨物	木材及林業產品、 精礦、穀物及 農產品	木材及林業產品、 精礦、水泥、 鋼材及廢五金	穀物及農產品、 煤炭/焦炭、 礦石	煤炭/焦炭、 礦石、穀物及 農產品

- 太平洋乾散貨船二零一零年上半年錄得溢利淨額78,500,000美元(二零零九年：63,600,000美元)及按年計的資產淨值回報率27%(二零零九年：30%)。
- 我們於期內平均經營109艘乾散貨船(二零零九年：98艘)。
- 自二零零九年十二月起我們已購買九艘貨船及長期租賃另外五艘乾散貨船。
- 我們較二零零九年上半年多運載67%的木材，此乃由於中國對海運木材進口需求增加 — 特別是從紐西蘭、美國及加拿大進口，此舉較從俄羅斯經陸路進口木材更具成本優勢。
- 我們亦運載大量銅精礦從南美洲及印尼往北亞，以配合本集團另一方向不斷增加的貨運量，繼而進一步提升本集團船隊的使用率。
- 本集團致力建立遠期貨運訂約的政策，於二零一零年七月二十六日，本集團二零一零年乾散貨船的綜合收租日中的89%已獲訂約。我們預期，本集團二零一零年未獲訂約的收租日中，大部分將可於現貨市場租出。同時我們正進一步為本集團建立二零一一年及以後的訂約。

乾散貨船業務概要

(於二零一零年七月二十六日)

	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
貨運承諾					
收租日數	日數	21,520	5,700	8,630	1,030
貨運期貨協議淨額	日數	720	–	130	370
對等收租日數	日數	22,240	5,700	8,760	1,400
按期租合約對等基準之日均收入	美元	16,260	14,300	23,520	18,370
貨船承諾					
貨船日數	日數	25,810	18,940	9,170	1,770
持倉淨數					
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	百分比	86%	30%	96%	79%
貨運期貨協議業務概要					
已出售貨運期貨協議	日數	1,590	–	3,170	730
已購買貨運期貨協議	日數	(140)	–	(3,070)	(360)
已變現貨運期貨協議淨額	日數	(730)	–	30	–
已出售／(購買)貨運期貨協議淨額	日數	720	–	130	370

展望

以下是預計將於二零一零年餘下時間對乾散貨船業務影響最大的市場相關因素：

有利因素

- 由於穀物市場活動恢復，第四季度的季節性需求回升
- 第四季度中國原材料進口及商品補倉回升，主要受新季度鐵礦石定價機制所帶動，根據第三季度較低的現貨價格，第四季度價格將作出下調
- 全球經濟仍持續緩慢復甦但會有波動，帶動商品需求增長
- 發展中國家經濟強勁增長，尤其是金磚四國¹，令基建發展蓬勃，因此推動鋼材需求及商品消費增長
- 中國國內及國際貿易增長，增加其對進口商品的依賴性
- 二零一零年新造貨船交付量持續下滑及無法變現，導致新造貨船供應將遜於預期（迄今為止差距逾40%）

不利因素

- 貨船供應的空前增長提高風險
- 減少刺激經濟措施，尤其是中國採取對房地產市場的降溫措施，而房地產乃中國商品消費最大的動力
- 由於鐵礦石價格偏高及鋼材價格偏低導致利潤空間擠壓，中國對進口鐵礦石需求減少
- 美國經濟復甦步伐遜於預期，且發達國家經濟增長緩慢及停滯，特別是實施會抑壓需求的嚴厲措施的歐洲

鑒於以上因素，我們對二零一零年下半年的乾散貨船市場維持中立態度。我們預期第三季度將相對疲弱，但相信在中國季節性需求反彈及恢復購買商品和補倉的支持下，市場將於本年稍後好轉。整體而言，我們預期下半年表現未如上半年般強勁，但仍為本集團的貨船帶來有利的租金，且至少直至年末小靈便型乾散貨船分部的表現仍會持續較其他乾散貨船分部優勝。策略上，本集團的發展重心仍維持不變，我們會繼續擴大本集團的核心乾散貨船船隊，同時會在評估收購機會時審慎維持本集團具優勢的營運開支。

¹ 「金磚四國」是指巴西、俄羅斯、印度及中國四個新興工業國家

太平洋能源及基建服務

太平洋能源及基建服務包括：

- PB Towage — 拖船物流業務，從事：
 - 主要透過PB Sea-Tow 品牌及本集團在中東的業務為建設及能源項目提供離岸支援服務
 - PB Towage Australia 旗下的港口拖船服務
- Fujairah Bulk Shipping LLC (「FBSL」) — 位於阿聯酋的基建合營公司
- PacMarine Services — 本集團的海事測量及諮詢業務

市場回顧

我們從事的拖船業務及基建服務業務乃一個高度分散之行業，自二零零九年直至二零一零年上半年度，經營頗為困難。

離岸拖船及基建支援：

- 雖然油價及對貨船的需求有一定的回升，但相對二零零八年的高峰期離岸開採及生產支援服務的需求仍然疲弱(尤其在中東)。需求疲弱，加上二零零八年前大量的新造貨船訂單使精密的離岸支援船隊供應過剩，導致二零一零年貨船租賃市場持續向下。
- 我們於澳洲的主要市場仍較預期疲弱。儘管當地有若干長期的能源項目，但近期離岸服務需求放緩，加上營運商的競爭加劇，使租金進一步受壓。

港口拖船服務：

- 集裝箱貨運於第二季度有所好轉，我們經營範圍的吞吐量回升至金融危機前的水平。此一般會令貨船活動增加，對港口拖船服務需求亦會隨之上升。然而，儘管貿易量增加，但集裝箱貨運公司調配以更大型的貨船服務，導致港口貨船停泊數目減少。乾散貨港口的拖船業務所受的影響較集裝箱港口為低，此乃由於期內商品出口(主要出口至中國)持續高企。

業務回顧

由於拖船分部業績表現欠佳，太平洋能源及基建服務分部於二零一零年上半年度成績未如理想，溢利淨額為4,000,000美元(二零零九年：6,600,000美元)及按年計的資產淨值回報率為4%(二零零九年：10%)。

PB Towage

- 於湯斯維爾港(Port of Townsville)開始港口拖船服務後，PB Towage於本年上半年度繼續擴張業務及提升市場地位，特別是在大洋洲。儘管因營商環境艱難導致業績未如理想，但該分部可充分把握日後市場回升時帶來之利益。PB Towage船隊及業務於期內繼續擴張。我們現時經營一支由33艘拖船、六艘駁船及一艘添油船所組成的現代化船隊。
- PB Towage於柏斯的合營公司為Gorgon項目(為澳洲現時最大基建項目)提供拖船物流支援服務，繼續錄得盈利。
- 在其他地區方面，我們的離岸拖船業務繼續在澳洲西部及阿聯酋灣從事能源及建設的物流項目，但供需失衡的情況(尤其在大洋洲)影響我們未僱用於Gorgon項目的離岸拖船的使用率及盈利能力。

- 本集團位於澳洲港口PB Towage Australia的拖船業務保持於集裝箱港口的市場佔有率及開始以長期獨家服務特許權為三個乾散貨船港口提供服務。鑒於集裝箱港口需求疲弱，我們預期該等服務可為我們的港口拖船業務帶來更大的彈性。

Fujairah Bulk Shipping

- 由於該地區於二零零九年及二零一零年上半年對基建服務的需求大幅減少，FBSL已調整其富加勒北部填海工程的進度(較預期提前約三個月完成)至其原先預算水平，以便FBSL在完成該項目時，可受惠於當時的地區經濟狀況開展新項目。
- 憑藉通往富加勒的阿布扎比原油管道的建設及該地區眾多即將動工的基建項目，FBSL正處於增長的有利位置。

PacMarine Services

- 本集團的海事測量及諮詢業務網絡最近擴展至南美洲及美國東北地區。其現時在全球16個地點經營，主要向大型石油公司、船東保賠協會、保險公司、律師、險損估價體等提供服務，積極鞏固其在海事服務領域的領先地位。

展望

預計對二零一零年餘下時間的能源及基建服務影響最大的市場相關因素如下：

有利因素

- 全球經濟有復甦跡象，雖然緩慢，仍可維持貿易增長並因此帶動澳洲港口的貨船活動
- 石油及能源價格日益上漲進一步推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
- 我們不懈的努力可獲得對品牌及優質服務的更廣泛認可

不利因素

- 集裝箱貨船的整頓將會令大型貨船的裝運量增加，從而減慢貨船停靠港口量的復甦
- 美國對深水區鑽探活動的停頓令租金受壓
- 石油及天然氣市場活動減少，加上新建貨船不斷交付，導致租金水平下降
- 由於建材需求大幅減少，中東的粒料暫停出口

由於預期拖船分部的貢獻微薄，加上FBSL只有預算水平的業績，二零一零年太平洋能源及基建服務分部的前景整體上將未如理想。

PacMarine繼續為不斷擴大的大型客戶提供定期測量及諮詢服務。然而，我們預計短期澳洲及中東的離岸拖船支援服務的新需求滯緩，及於二零一零年餘下時間澳洲港口拖船需求僅有輕微的改善。鑒於中東經濟放緩及其基建市場回升速度不明確，我們亦對FBSL於本年度餘下時間的業務發展抱審慎態度。

鑒於以上因素，我們預期太平洋能源及基建服務於二零一零年依然面臨挑戰。然而，憑藉於大洋洲及中東的潛在石油、天然氣及基建等新開發項目，以及澳洲港口貨船活動逐步增加，我們認為該分部長遠而言能充分把握行業活動復甦及新商機而繼續發展。我們仍會就個別及高回報的項目擴展業務及收購資產。

太平洋滾裝貨船

市場回顧

- 由於金融危機及經濟衰退的影響仍然明顯，滾裝貨船行業依然疲弱，令貨運租賃需求不景氣。貨船供應出現過剩，因此期租租金繼續向下。Maersk Broker 數據顯示，大型滾裝貨船一年期移動平均期租租金自衰退以來已下降約 35% 至 40%。
- 然而，核心歐洲市場的實際貨運需求現時正出現復甦跡象。Danske Bank 對歐洲貨運代理的定期調查而編製的歐洲貨運代理指數顯示，自二零一零年年初起貨運量增加，並預測未來數月貿易會繼續復甦。於北歐滾裝貨船主要航線作業的貨運量自年初以來大幅增加，但仍低於經濟衰退前 10% 至 15%。新貿易的發展將為未來帶來噸位的需求，尤其是土耳其至西地中海地區。
- 滾裝貨船的供應統計數據頗為有利。訂單相對較少，只佔現有船隊的 15%，且船隊的平均船齡高 (20 年)，加上市場疲弱，導致現時貨船報廢量大增，年內迄今為止已減少約 53,100 車道米的運力 (佔船隊的 5.9%)，為接近二零零九年水平的三倍。鑒於自二零零八年底以來幾乎沒有新造貨船訂單，Maersk Broker 預測二零一零年以後環球船隊會日益減少，但大量待交付的新造貨船將使大型滾裝貨船的船隊規模縮減步伐延後至二零一一年。

業務回顧

- 滾裝貨船分部於本年上半年度錄得溢利淨額 500,000 美元 (二零零九年：虧損 400,000 美元)，大致符合預期。按年計的資產淨值回報率為 1%。
- 自去年九月交付以來，由丹麥 Odense Steel Shipyard 承建的第一艘新建造貨船「Humber Viking」已按三年期租約租予 Norfolk Line，往返於荷蘭和英國間的港口。
- 本集團的兩艘租賃並持有購買選擇權 (可於交付日後三十日內行使) 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予本集團的租賃船隊。誠如去年所公布，本集團餘下三艘 Odense 新建造貨船的交付推遲至二零一一年，因此本集團於二零一零年對現時的疲弱市場承受的風險相對有限。
- 我們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。我們有信心，在長遠而言，待貨運市場復甦後，此策略將可帶來盈利。同時，我們正在為於九月交付的下一艘貨船，於歐洲及其他地區物色各種出租機會。雖然在該艘貨船交付時可能未必即時被僱用，但由於其在本年後期才交付，因此這對本集團二零一零年業績的影響有限。
- 為加強本集團的市場推廣活動及向承租人提供更好的服務，本集團通過滾裝貨船船舶管理合營公司引入新的商業管理能力，包括合營公司夥伴的綜合輪渡專長。鑒於當前市況，我們認為此安排適當，在具經驗的內部技術管理隊伍支持下，將有助我們向客戶提供各種統一及設計環保、可靠的高質素貨船，並滿足他們對適合在相同航線上同時採用多艘姊妹船的不斷要求。

展望

以下是預計將於二零一零年餘下時間對大型滾裝貨船分部影響最大的市場相關因素：

有利因素

- 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
- 歐元疲軟有利歐洲出口業
- 部分貨船報廢預期可抵銷部份過剩的運力，但全球大型滾裝貨船船隊預期會在二零一一年大部分現時訂單交付後始出現淨縮減

不利因素

- 大量大型新建造滾裝貨船預期於二零一零年及二零一一年交付
- 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
- 歐洲受嚴厲的減縮開支措施及主權債務危機帶來的後遺症影響
- 美國經濟復甦緩慢，影響全球貿易及發達國家經濟增長
- 歐洲以外地區滾裝貨船貿易增長緩慢

儘管近期載貨量有輕微上升，但我們預期滾裝貨船於整個二零一零年及二零一一年持續面對具挑戰性的經營環境，倘若歐洲經濟持續放緩，預計要到在二零一一年後期或二零一二年才有機會出現明顯復甦。然而，隨著歐洲經濟及貿易增長回升，持續之政治及社會壓力逼使貨運由陸路轉至海路，地中海和亞洲的新貿易拓展，加上噸位供應有可能趨緊，本集團對此分部的長遠前景仍抱樂觀態度。本集團有信心，我們的高效節能、高質素貨船對承租人而言將日益具吸引力。

Klaus Nyborg
行政總裁

香港，二零一零年八月三日

股東及投資者務請注意，此份截至二零一零年六月三十日止六個月之中期業績公布乃以本集團之內部記錄及管理賬目為基準，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布，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	
		二零一零年 千美元	二零零九年 千美元
營業額	3	616,486	425,913
直接開支		(536,811)	(342,147)
毛利		79,675	83,766
一般行政及管理開支		(10,544)	(4,487)
其他收入		20,856	55,848
其他開支		(28,022)	(47,544)
出售物業、機器及設備虧損		-	(2,532)
財務開支淨額		(14,494)	(9,568)
應佔共同控制實體溢利減虧損		6,417	1,414
應佔聯營公司溢利／(虧損)		73	(119)
除稅前溢利	4	53,961	76,778
稅項	5	(2,068)	(1,949)
股東應佔溢利	3	51,893	74,829
股息	6	12,428	19,912
股東應佔溢利的每股盈利			
基本	7(a)	2.69 美仙	4.19 美仙
攤薄	7(b)	2.69 美仙	4.19 美仙

未經審核簡明綜合全面收益表

	截至六月三十日止六個月	
	二零一零年 千美元	二零零九年 千美元
期內溢利	51,893	74,829
其他全面收益，扣除稅項：		
匯兌差額	(31,181)	11,441
現金流量對沖：		
－公平值(虧損)／收益	(6,215)	4,741
－轉撥至物業、機器及設備	1,687	(433)
－轉撥至綜合損益表之財務開支	(1,913)	810
可供出售財務資產之公平值(虧損)／收益	(3,722)	15,967
購回及註銷可換股債券之收益	5,907	325
期內全面收益總額	16,456	107,680

未經審核簡明綜合資產負債表

	附註	二零一零年 六月三十日 千美元	二零零九年 十二月三十一日 千美元
非流動資產			
物業、機器及設備		1,121,749	997,961
投資物業		2,628	2,600
土地使用權		3,784	3,864
商譽		25,256	25,256
於共同控制實體的權益		69,674	49,615
於聯營公司的投資		3,321	3,249
可供出售財務資產		57,454	62,016
衍生資產		2,766	6,879
應收貿易賬款及其他應收款項	8	7,539	8,232
有限制銀行存款		4,934	40,084
其他非流動資產		52,353	59,887
		<u>1,351,458</u>	<u>1,259,643</u>
流動資產			
存貨		40,170	33,858
衍生資產		10,898	20,336
應收貿易賬款及其他應收款項	8	103,492	90,478
有限制銀行存款		5,504	16,483
現金及存款		959,320	1,049,095
		<u>1,119,384</u>	<u>1,210,250</u>
流動負債			
衍生負債		8,355	10,505
應付貿易賬款及其他應付款項	9	112,691	111,740
長期借貸的流動部分		57,799	54,728
應付稅項		4,864	3,737
有償契約撥備		1,831	-
		<u>185,540</u>	<u>180,710</u>
流動資產淨額		<u>933,844</u>	<u>1,029,540</u>
資產總額減流動負債		<u>2,285,302</u>	<u>2,289,183</u>
非流動負債			
衍生負債		18,494	9,735
長期借貸		815,645	821,850
有償契約撥備		200	2,031
		<u>834,339</u>	<u>833,616</u>
資產淨值		<u>1,450,963</u>	<u>1,455,567</u>
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本		193,110	192,708
保留溢利		680,189	659,339
其他儲備		577,664	603,520
總權益		<u>1,450,963</u>	<u>1,455,567</u>

附註：

1. 一般資料及編製基準

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布之香港會計準則第34號「中期財務報告」而編製。此未經審核簡明綜合中期財務報表應與根據香港財務報告準則編製之截至二零零九年十二月三十一日止年度之年度財務報表一併閱覽。

2. 會計政策

此報表採納之會計政策與截至二零零九年十二月三十一日止年度之年度財務報表所採用的一致。

若干新訂準則及對已頒布準則之修訂及詮釋(統稱「新準則」)於二零一零年一月一日起會計期間強制實行。以下為適用於本集團的新準則：

- 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或之後開始的首個年度報告期間或之後的業務合併。

該經修訂準則繼續對業務合併應用購買法，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於損益表重新計量。個別購買基準有不同選擇方案，於被購買方之非控股權益，可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，重新計量之前在被收購方持有的權益，並在損益表確認損益。所有收購相關成本均予以支銷。

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。下頁的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上年度作出輕微變動以更好反映本集業務的管理情況。

本集團的營業額主要從提供乾散貨船及滾裝貨船貨運服務、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於此財務項下。

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。

截至二零一零年六月三十日止期間本集團須予呈報的分部資料分析如下：

	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				
截至二零一零年六月三十日止期內											
營業額	572,432	32,483	5,816	1,225	611,956	-	(1,228)	610,728	5,758	616,486	
運費及租金	572,432	19,351	5,721	-	597,504	-	(1,228)	596,276	5,758	602,034	a
海事管理服務	-	13,132	95	1,225	14,452	-	-	14,452	-	14,452	
燃料及港口開銷	(202,659)	-	-	-	(202,659)	-	(11,104)	(213,763)	213,763	-	b
按期租合約對等基準的收入	369,773										
直接開支	(284,588)	(32,632)	(4,016)	(1,812)	(323,048)	-	-	(323,048)	(213,763)	(536,811)	
燃料及港口開銷	-	-	-	-	-	-	-	-	(213,763)	(213,763)	b
貨船租賃開支	(229,014)	(454)	-	-	(229,468)	-	-	(229,468)	-	(229,468)	
貨船營運開支	(24,422)	(14,583)	(1,506)	-	(40,511)	-	-	(40,511)	-	(40,511)	
貨船折舊	(18,897)	(7,190)	(1,565)	-	(27,652)	-	-	(27,652)	-	(27,652)	
直接管理開支	(12,255)	(10,405)	(945)	(1,812)	(25,417)	-	-	(25,417)	-	(25,417)	
毛利	85,185	(149)	1,800	(587)	86,249	-	(12,332)	73,917	5,758	79,675	
一般行政及管理開支	-	-	-	-	-	(6,847)	(3,697)	(10,544)	-	(10,544)	c
其他收入及開支	-	169	-	(1,000)	(831)	(577)	-	(1,408)	(5,758)	(7,166)	a, d
財務開支淨額	(6,667)	(1,346)	(1,302)	529	(8,786)	(4,322)	(1,386)	(14,494)	-	(14,494)	f
應佔共同控制實體溢利減虧損	-	6,650	-	(233)	6,417	-	-	6,417	-	6,417	
應佔聯營公司收益	-	73	-	-	73	-	-	73	-	73	
除稅前溢利	78,518	5,397	498	(1,291)	83,122	(11,746)	(17,415)	53,961	-	53,961	
稅項	-	(1,352)	-	(716)	(2,068)	-	-	(2,068)	-	(2,068)	
期內溢利	78,518	4,045	498	(2,007)	81,054	(11,746)	(17,415)	51,893	-	51,893	
於二零一零年六月三十日											
資產總額	874,053	264,159	241,431	127,216	1,506,859	950,319	13,664	2,470,842	-	2,470,842	a, b
資產總額包括：											
物業、機器及設備*	724,881	176,761	193,784	26,323	1,121,749	-	-	1,121,749	-	1,121,749	
於共同控制實體的權益	-	40,485	-	29,189	69,674	-	-	69,674	-	69,674	
於聯營公司的投資	-	3,321	-	-	3,321	-	-	3,321	-	3,321	
負債總額	291,008	45,406	55,039	6,267	397,720	596,917	25,242	1,019,879	-	1,019,879	a, b
負債總額包括：											
長期借貸	192,031	34,960	52,508	-	279,499	593,945	-	873,444	-	873,444	
* 包括物業、機器及設備添置	119,310	32,256	23,879	11,217	186,662	-	-	186,662	-	186,662	

	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				
截至二零零九年六月三十日止期內											
營業額	411,561	32,223	-	1,062	444,846	-	(31,272)	413,574	12,339	425,913	
運費及租金	411,561	24,087	-	-	435,648	-	(31,272)	404,376	12,339	416,715	a
海事管理服務	-	8,136	-	1,062	9,198	-	-	9,198	-	9,198	
燃料及港口開銷	(136,595)	-	-	-	(136,595)	-	43,357	(93,238)	93,238	-	b
按期租合約對等基準的收入	274,966										
直接開支	(204,253)	(25,297)	(420)	(2,424)	(232,394)	-	5,523	(226,871)	(115,276)	(342,147)	
燃料及港口開銷	-	-	-	-	-	-	-	-	(93,238)	(93,238)	b
貨船租賃開支	(156,189)	(1,023)	-	-	(157,212)	-	5,523	(151,689)	(22,038)	(173,727)	
貨船營運開支	(21,907)	(12,804)	-	-	(34,711)	-	-	(34,711)	-	(34,711)	
貨船折舊	(14,850)	(3,000)	-	-	(17,850)	-	-	(17,850)	-	(17,850)	
直接管理開支	(11,307)	(8,470)	(420)	(2,424)	(22,621)	-	-	(22,621)	-	(22,621)	
毛利	70,713	6,926	(420)	(1,362)	75,857	-	17,608	93,465	(9,699)	83,766	
一般行政及管理開支	-	-	-	-	-	-	(4,487)	(4,487)	-	(4,487)	c
其他收入及開支	-	(341)	-	(2,613)	(2,954)	1,559	-	(1,395)	9,699	8,304	a, d
出售物業、機器及設備的虧損	-	-	-	-	-	-	(2,532)	(2,532)	-	(2,532)	e
財務開支淨額	(7,149)	(47)	-	634	(6,562)	(5,945)	2,939	(9,568)	-	(9,568)	f
應佔共同控制實體溢利減虧損	-	1,422	-	(8)	1,414	-	-	1,414	-	1,414	
應佔聯營公司虧損	-	(119)	-	-	(119)	-	-	(119)	-	(119)	
除稅前溢利	63,564	7,841	(420)	(3,349)	67,636	(4,386)	13,528	76,778	-	76,778	
稅項	-	(1,229)	-	(720)	(1,949)	-	-	(1,949)	-	(1,949)	
期內溢利	<u>63,564</u>	<u>6,612</u>	<u>(420)</u>	<u>(4,069)</u>	<u>65,687</u>	<u>(4,386)</u>	<u>13,528</u>	<u>74,829</u>	<u>-</u>	<u>74,829</u>	
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	a, b
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	
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	a, b
負債總額包括：											
長期借貸	199,386	40,773	64,589	-	304,748	571,830	-	876,578	-	876,578	
* 包括物業、機器及設備添置	64,674	63,139	144,235	2,843	274,891	-	-	274,891	-	274,891	

附註(適用於二零零九年及二零一零年)：

- a. 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。
- b. 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。
- c. 其他項下為公司管理開支。
- d. 財務項下為期內購回及註銷之本集團可換股債券之收益及虧損。
- e. 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。
- f. 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

除稅前溢利於扣除／(計入)下列各項後列示：

	截至六月三十日止六個月	
	二零一零年 千美元	二零零九年 千美元
土地使用權攤銷	54	21
所耗燃料	128,154	77,004
折舊		
— 自有貨船	22,030	12,068
— 租賃貨船	5,622	5,782
— 投資物業	30	28
— 其他自有物業、機器及設備	676	698
所耗潤滑油	2,371	2,057
燃料掉期合約淨虧損／(收益)	8,393	(32,972)
貨運期貨協議淨虧損	5,758	12,339
利率掉期合約淨虧損／(收益)	4,213	(1,478)
貸款利息		
— 銀行貸款	4,566	3,209
— 融資租賃	6,667	7,149
— 可換股債券	8,712	8,098

5. 稅項

香港利得稅已按期內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期內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。

自未經審核簡明綜合損益表扣除/(計入)的稅項為:

	截至六月三十日止六個月	
	二零一零年	二零零九年
	千美元	千美元
即期稅項		
香港利得稅	563	368
海外稅項	1,599	1,581
過往年度超額撥備	(94)	-
	<u>2,068</u>	<u>1,949</u>

6. 股息

	截至六月三十日止六個月	
	二零一零年	二零零九年
	千美元	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)	<u>12,428</u>	<u>19,912</u>

本公司已於二零一零年八月三日宣布派發截至二零一零年十二月三十一日止年度之中期股息每股5港仙或0.6美仙,股息總額為12,428,000美元。該等股息不會於本簡明綜合中期財務報表中反映為應付股息。截至二零一零年六月三十日止期內,已派發二零零九年度末期股息每股15港仙或1.9美仙,總額為37,272,000美元。

7. 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按期內之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	
	二零一零年	二零零九年
股東應佔溢利(千美元)	<u>51,893</u>	<u>74,829</u>
已發行普通股的加權平均數(千股)	<u>1,927,742</u>	<u>1,785,864</u>
每股基本盈利	<u>2.69美仙</u>	<u>4.19美仙</u>
相等於	<u>21港仙</u>	<u>32港仙</u>

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按股東應佔本集團溢利除以已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數目作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。

	截至六月三十日止六個月	
	二零一零年	二零零九年
股東應佔溢利(千美元)	<u>51,893</u>	<u>74,829</u>
已發行普通股的加權平均數(千股)	<u>1,927,742</u>	<u>1,785,864</u>
就認股權作出之調整(千股)	<u>574</u>	<u>493</u>
用於計算每股攤薄盈利之普通股加權平均數(千股)	<u>1,928,316</u>	<u>1,786,357</u>
每股攤薄盈利	<u>2.69美仙</u>	<u>4.19美仙</u>
相等於	<u>21港仙</u>	<u>32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：

	二零一零年 六月三十日 千美元	二零零九年 十二月三十一日 千美元
30日以下	18,300	20,258
31-60日	3,616	3,395
61-90日	1,224	623
90日以上	1,464	2,453
	<u>24,604</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：

	二零一零年 六月三十日 千美元	二零零九年 十二月三十一日 千美元
30日以下	19,908	22,806
31-60日	1,900	2,024
61-90日	639	314
90日以上	4,222	4,805
	<u>26,669</u>	<u>29,949</u>

財務回顧

綜合集團表現

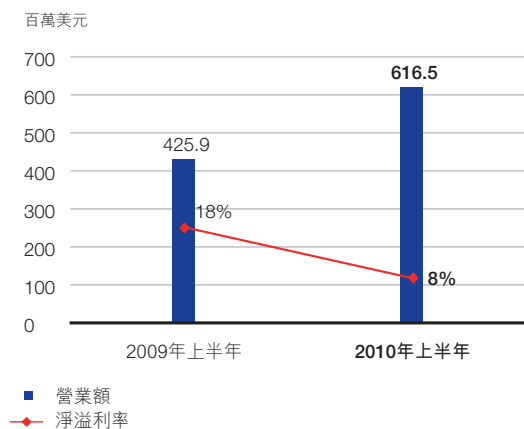
管理層評估本集團業務表現的主要指標為營業額增長、直接開支控制、分部溢利淨額、股東應佔溢利及平均股本回報率。

百萬美元	截至六月三十日止六個月		變動
	二零一零年	二零零九年	
營業額	616.5	425.9	+45%
直接開支	(536.8)	(342.1)	+57%
毛利	79.7	83.8	-5%
分部溢利淨額	81.1	65.7	+23%
基本溢利	65.6	56.8	+16%
股東應佔溢利	51.9	74.8	-31%
淨溢利率(%)	8%	18%	-10%
平均股本回報率(%)	7%	12%	-5%

管理層視基本溢利為包括分部溢利、財務部分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、有償契約撥備以及衍生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。

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。然而，股東應佔溢利下降，主要由於本集團的燃料掉期合約受到油價下跌所影響而導致未變現的衍生工具產生開支 13,700,000 美元(二零零九年：收益 15,000,000 美元)所致。

集團營業額與淨溢利率之比較

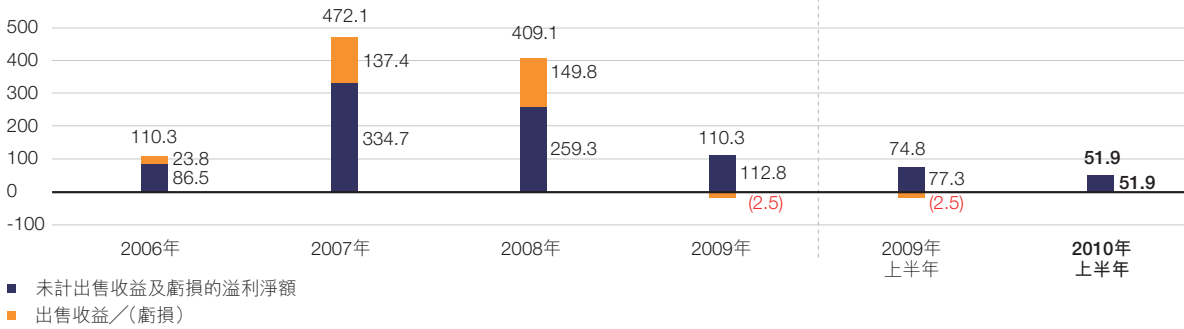


分部溢利淨額及基本溢利與股東應佔溢利的關係如下：

百萬美元	截至六月三十日止六個月	
	二零一零年	二零零九年
分部溢利淨額	81.1	65.7
財務	(11.8)	(4.4)
非直接開支的一般行政及管理開支	(3.7)	(4.5)
基本溢利	65.6	56.8
未變現的衍生工具(開支)/收益	(13.7)	15.0
餘下租期的有償契約—撥回淨額	-	5.5
出售乾散貨船淨虧損	-	(2.5)
股東應佔溢利	51.9	74.8

集團溢利淨額

百萬美元



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：

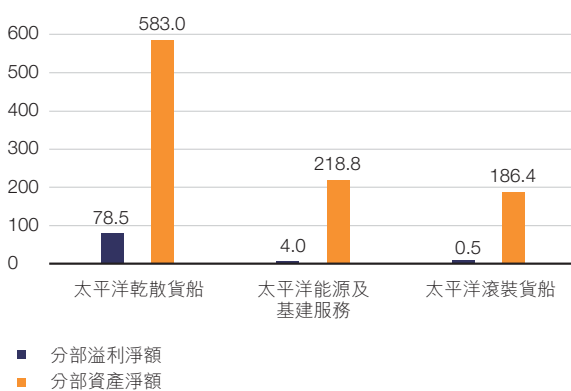
- i) 太平洋乾散貨船；
- ii) 太平洋能源及基建服務；及
- iii) 太平洋滾裝貨船業務。

其他未分配業務主要為財務部分。

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額。

分部溢利淨額與資產淨額之比較

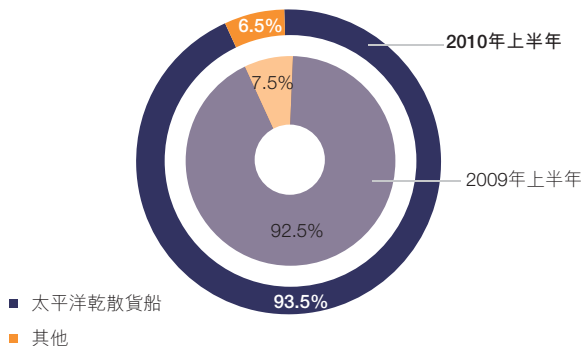
百萬美元



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572,400,000美元(二零零九年：411,600,000美元)或佔分部營業額總額的93.5%(二零零九年：92.5%)。

期內太平洋乾散貨船(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：

	截至六月三十日止六個月		變動
	二零一零年	二零零九年	
小靈便型乾散貨船			
收租日	13,940	12,460	+12%
日均租金(美元)	16,840	13,610	+24%
日均貨船營運開支(美元)	11,750	9,380	+25%
分部溢利淨額(百萬美元)	69.7	52.1	+34%
分部資產淨額(百萬美元)	528.1	397.8	+33%
淨資產回報率(按年計%)	26%	26%	-
大靈便型乾散貨船			
收租日	5,570	5,150	+8%
日均租金(美元)	23,680	19,840	+19%
日均貨船營運開支(美元)	22,050	17,580	+25%
分部溢利淨額(百萬美元)	8.8	11.5	-23%
分部資產淨額(百萬美元)	54.9	22.5	+144%
淨資產回報率(按年計%)	32%	102%	-70%

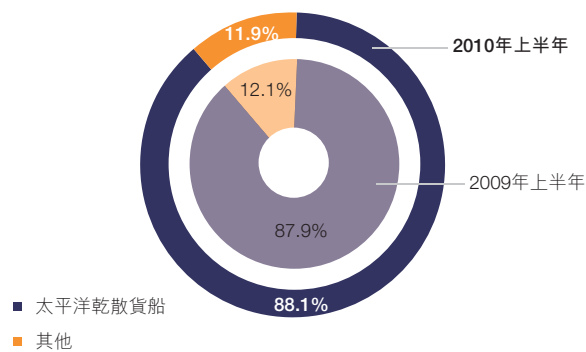
註：上述大靈便型乾散貨船的收租日及日均收支不包括按日均租金8,460美元長期租賃租出而日均貨船營運開支為8,530美元的兩艘貨船。

下表列示了本集團乾散貨船的收租日與貨船日數的分析。截至二零一零年六月三十日止期間，自有貨船船隊停租日相當於每艘貨船每年1.7日(二零零九年：1.9日)。

	截至六月三十日止六個月					
	二零一零年		總計	二零零九年		總計
	自有及融資 租賃貨船	租賃		自有及融資 租賃貨船	租賃	
小靈便型乾散貨船						
貨船日數	6,320	7,740	14,060	5,490	7,040	12,530
入塢	(90)	-	(90)	(50)	-	(50)
停租日	(30)	-	(30)	(20)	-	(20)
收租日	<u>6,200</u>	<u>7,740</u>	<u>13,940</u>	<u>5,420</u>	<u>7,040</u>	<u>12,460</u>
大靈便型乾散貨船						
貨船日數	80	5,490	5,570	110	5,050	5,160
入塢	-	-	-	-	-	-
停租日	-	-	-	(10)	-	(10)
收租日	<u>80</u>	<u>5,490</u>	<u>5,570</u>	<u>100</u>	<u>5,050</u>	<u>5,150</u>

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284,600,000美元(二零零九年：204,300,000美元)或佔分部直接開支總額的88.1%(二零零九年：87.9%)。

直接開支分析

百萬美元	截至六月三十日止六個月		變動
	二零一零年	二零零九年	
貨船租賃開支	229.0	156.2	+47%
貨船營運開支	24.4	21.9	+11%
貨船折舊	18.9	14.9	+27%
直接管理開支	12.3	11.3	+8%
總計	284.6	204.3	+39%

貨船營運開支包括船員、零件、潤滑油及保險費用。

貨船營運開支及貨船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35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。

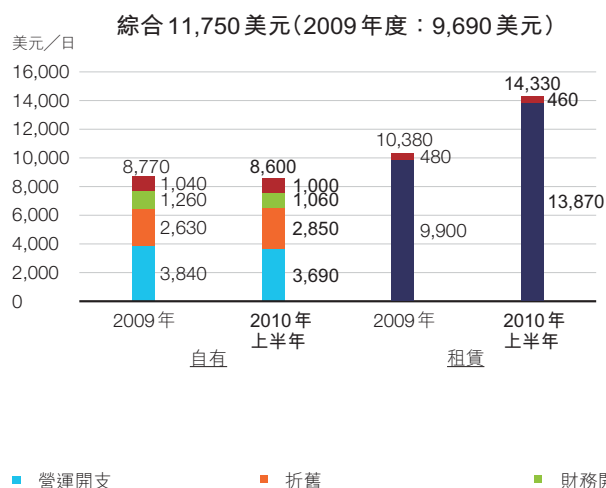
開支增加主要由於經營租賃的貨船租賃開支增加至229,000,000美元(二零零九年：156,200,000美元)所致，反映了：

(一) 本集團經營租賃的貨船日均租金上升34.6%；及

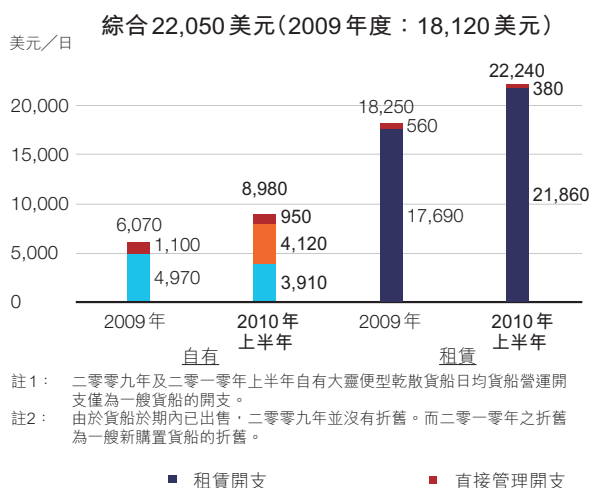
(二) 本集團經營租賃的平均貨船日數上升9.4%。

小靈便型乾散貨船綜合日均貨船營運開支較去年同期增加25.3%，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同期增加25.4%，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：

小靈便型乾散貨船日均貨船營運開支



大靈便型乾散貨船日均貨船營運開支



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、粒料生產及運輸，以及貨船測量及檢驗服務的業務的增長機會。

百萬美元	截至六月三十日止六個月		變動
	二零一零年	二零零九年	
PB Towage (離岸及項目供應以及港口拖船服務)	(1.2)	1.6	-
Fujairah Bulk Shipping (粒料生產及運輸)	4.5	4.1	+10%
PacMarine Services (貨船測量及檢驗服務)	0.7	0.9	-22%
分部溢利淨額	4.0	6.6	-39%
分部資產淨額	218.8	136.5	+60%
淨資產回報率 (按年計%)	4%	10%	-6%

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。

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的粒料運輸相比預期有所增加所致。

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營運。

百萬美元	截至六月三十日止六個月		變動
	二零一零年	二零零九年	
分部營業額	5.8	—	—
分部營運開支	(5.3)	(0.4)	—
分部溢利淨額	0.5	(0.4)	—
分部資產淨額	186.4	222.0	-16%
淨資產回報率(按年計%)	1%	0%	—

其他損益表項目

其他收入

貨運期貨協議收款的公平值變動為19,500,000美元(二零零九年：32,300,000美元)。

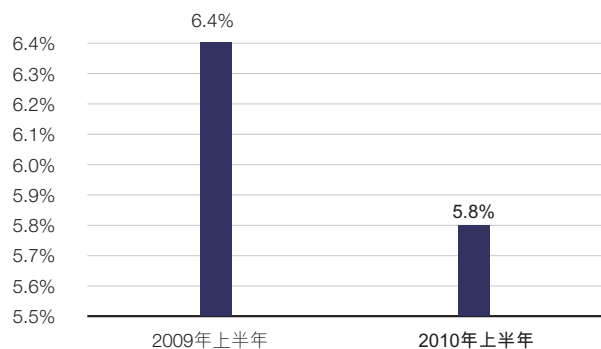
其他開支

貨運期貨協議付款的公平值變動為25,300,000美元(二零零九年：44,600,000美元)。計及於上述其他收入所列之19,500,000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5,800,000美元(二零零九年：12,300,000美元)。

一般行政及管理開支

本集團的行政管理開支總額為36,000,000美元(二零零九年：27,100,000美元)，當中包括6,800,000美元(二零零九年：無)主要由於期末重估財務分部持有的歐元所致的未變現開支。行政管理開支總額被列為直接開支下的直接管理開支25,400,000美元(二零零九年：22,600,000美元)及一般行政及管理開支10,600,000美元(二零零九年：4,500,000美元)。

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南京港龍潭天宇碼頭有限公司300,000美元的虧損(二零零九年：虧損1,300,000美元)。

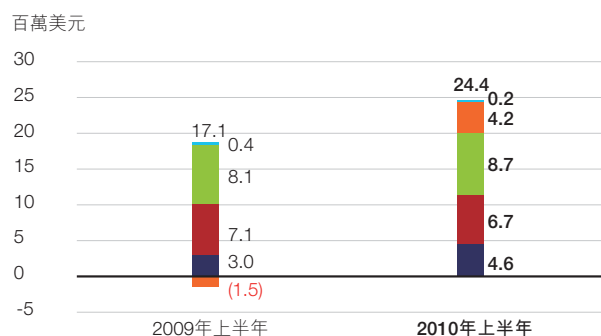
財務收入

財務收入為9,900,000美元(二零零九年：7,500,000美元)，主要為9,300,000美元之銀行存款利息收入(二零零九年：7,000,000美元)。

融資

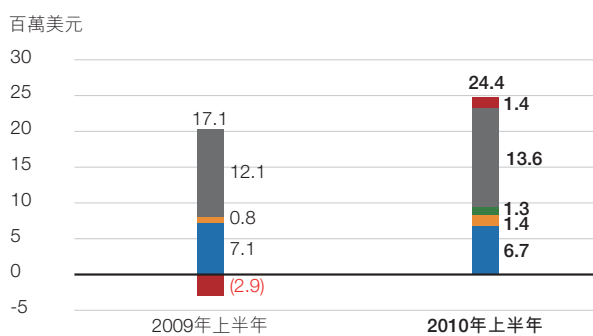
財務開支 24,400,000 美元 (二零零九年：17,100,000 美元) 的分析如下：

按來源分析



- 銀行借貸利息
- 融資租賃利息
- 可換股債券利息
- 利率掉期合約的公平值收益及虧損
- 其他財務費用

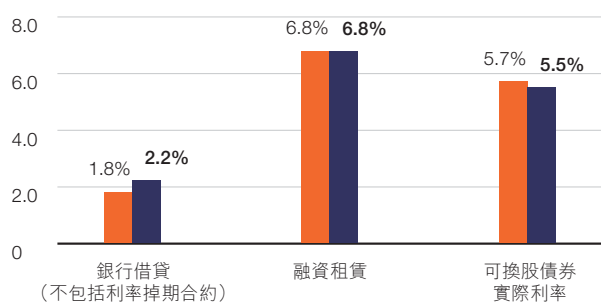
按分部分析



- 太平洋乾散貨船
- 太平洋能源及基建服務
- 太平洋滾裝貨船
- 財務
- 其他

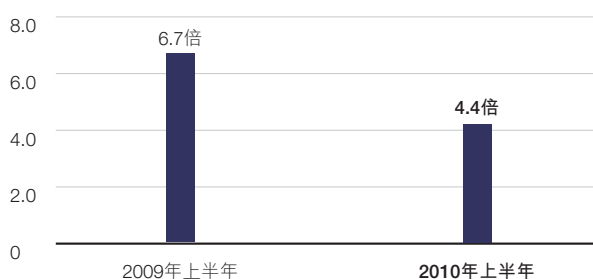
- 銀行借貸利息開支增加 1,600,000 美元，主要由於尚未償還銀行借貸的平均結餘增加至 368,500,000 美元 (二零零九年：333,900,000 美元) 所致。銀行借貸為浮息借貸，但本集團透過利率掉期合約對沖部分相關風險。
- 融資租賃利息開支為 6,700,000 美元 (二零零九年：7,100,000 美元)，乃指本集團為融資租賃貨船而產生之利息款項。於二零一零年六月三十日，流動及長期融資租賃負債總額為 192,000,000 美元。按季度定額支付的租金款項將分別以資產負債表內償還融資租賃負債及損益表內融資租賃利息的方式列賬。於租賃期內的融資租賃利息可以固定利率表示。
- 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 65,700,000 美元及 10,400,000 美元的可換股債券後，期內，本集團再回購總面值為 193,900,000 美元的可換股債券。在回購債券後，於二零一零年六月三十日尚有總面值 120,000,000 美元的可換股債券尚未償還。
- 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。債券可以現時轉換價 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兌換價最少溢價 20% 方可進行兌換。
- 可換股債券利息增加 600,000 美元。主要由於可換股債券結餘於期內增加所致。

平均借貸利率



- 2009年上半年
- 2010年上半年

集團利息覆蓋率



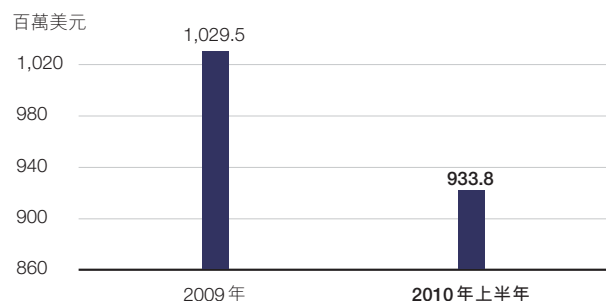
稅項

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 969,700,000 美元(主要為美元)及已獲承諾但尚未動用的有抵押銀行借貸融資額 38,700,000 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



百萬美元

	截至六月三十日止六個月	
	二零一零年	二零零九年
經營業務產生的現金淨額	83.0	60.5
— 購置物業、機器及設備及持作待售資產	(186.7)	(171.4)
— 出售物業、機器及設備及持作待售資產	—	105.2
— 於共同控制實體的投資	(14.2)	—
— 給予共同控制實體貸款的淨還款	1.4	25.0
— 已收共同控制實體的股息	—	15.2
— 遠期外匯合約淨收款	—	17.3
— 有限制已抵押銀行存款的減少	45.3	13.3
— 其他	11.8	8.8
投資活動中(所用)/產生的現金淨額	(142.4)	13.4
— 發行可換股債券所得款項	227.4	—
— 購回及註銷可換股債券的付款	(194.0)	(8.6)
— 支用/(償還)借貸淨額	2.3	(6.9)
— 償還應付融資租賃資本部分	(7.4)	(6.9)
— 已付利息及其他財務開支	(20.9)	(16.9)
— 於配售新股時發行股份的所得款項	—	97.1
— 向本公司股東支付股息	(37.3)	—
— 其他	(1.2)	(1.3)
融資活動中(所用)/產生的現金淨額	(31.1)	56.5
於六月三十日的現金及銀行存款	969.7	1,140.8

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

於二零一零年六月三十日，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，該等工具於本期間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)未能與實際合約期完全吻合，而一份利率掉期合約的條款亦不符合對沖會計法。

截至二零一零年六月三十日止期間，本集團確認衍生工具開支淨額為 18,400,000 美元，如下列示：

百萬美元	已變現	未變現	截至六月三十日止六個月	
			二零一零年	二零零九年
收入				
貨運期貨協議	11.9	7.6	19.5	32.3
燃料掉期合約	6.0	0.3	6.3	43.7
利率掉期合約	-	-	-	2.9
	17.9	7.9	25.8	78.9
開支				
貨運期貨協議	(16.5)	(8.8)	(25.3)	(44.6)
燃料掉期合約	(3.3)	(11.4)	(14.7)	(10.7)
利率掉期合約	(2.8)	(1.4)	(4.2)	(1.5)
	(22.6)	(21.6)	(44.2)	(56.8)
淨額				
貨運期貨協議	(4.6)	(1.2)	(5.8)	(12.3)
燃料掉期合約	2.7	(11.1)	(8.4)	33.0
利率掉期合約	(2.8)	(1.4)	(4.2)	1.4
	(4.7)	(13.7)	(18.4)	22.1

呈列於分部資料

- 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

期內溢利

呈列於財務報表

- 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

期內溢利

• 期內已以現金結算的合約
• 於分部業績內反映

• 於未來期間結算的合約
• 逆轉期內已結算的合約於以前期間的未變現淨額
• 不在分部業績內反映

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衍生工具合約之估計影響轉移至本期間，於二零一零年產生未變現非現金淨開支 13,700,000 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。

資產總額

百萬美元	總計	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	2,470.8	874.0	264.2	241.4	127.2	950.3	13.7
包括：							
物業、機器 及設備	1,121.7	724.9	176.8	193.8	26.2	-	-
於共同控制實體 的權益	69.7	-	40.5	-	29.2	-	-
於聯營公司 的投資	3.3	-	3.3	-	-	-	-

• 已交付及在建貨船
 • 商譽
 • 以維護資產價值之
 有限制現金

• 已交付(1)
 • 在建(4)
 • 擁有購買選擇權(2)

• 本集團之一般現金

• 加拿大
 Gold River海運碼頭
 • 新西蘭的添油船
 • Fujairah Bulk
 Shipping

• 龍潭天宇碼頭
 • 超巴拿馬型散裝貨船
 • 物業

• 包括Green Dragon
 Gas的股份

• 衍生工具資產

負債總額

百萬美元	總計	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	1,020.0	291.0	45.4	55.0	6.4	597.0	25.2
包括：							
長期借貸	873.4	192.0	35.0	52.5	-	593.9	-

• 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

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

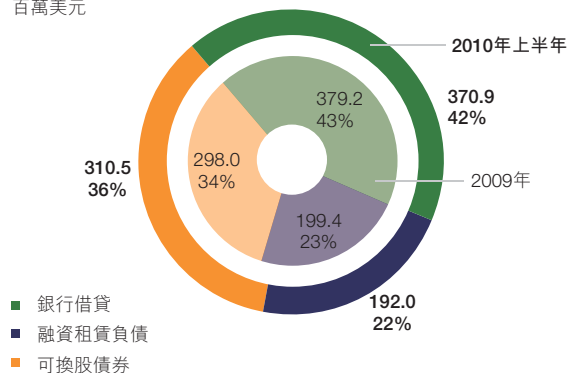
• 衍生工具負債

債務

本集團的債務總額為873,400,000美元(二零零九年十二月三十一日：876,600,000美元)。

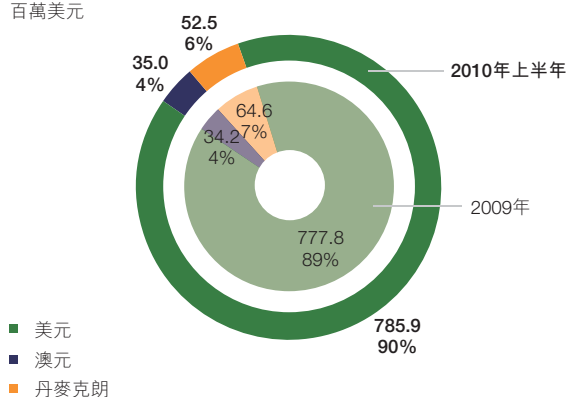
按來源分析

百萬美元



按貨幣分析

百萬美元



註：可換股債務為負債部分的總計，而並非其面值。

銀行借貸(扣除遞延貸款安排費用)因期內作出償還而減少。本集團的銀行借貸乃以34艘賬面淨值總額為533,000,000美元的貨船以及轉讓這些貨船的相關收入及保險作抵押。

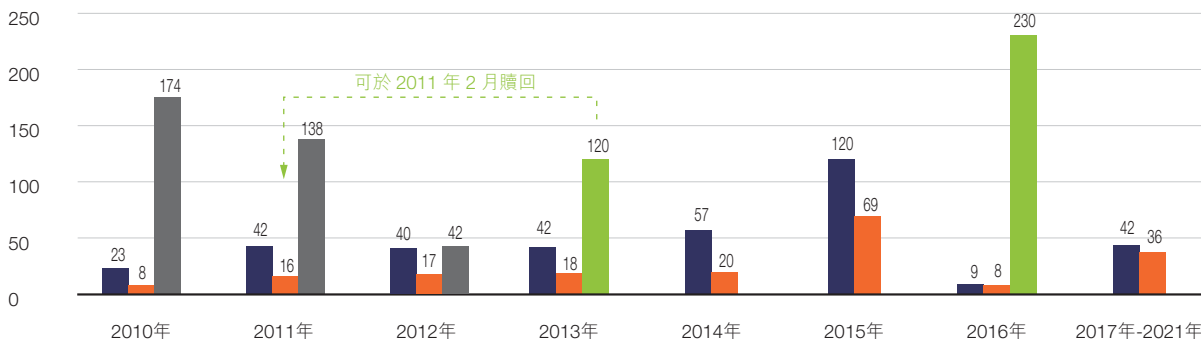
銀行借貸以相關業務分部的作業貨幣支用。

融資租賃負債因期內作出償還而減少。

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負債部分所致，但部分被期內回購及註銷部分舊有的可換股債券所抵銷。

借貸及貨船資本承擔

百萬美元

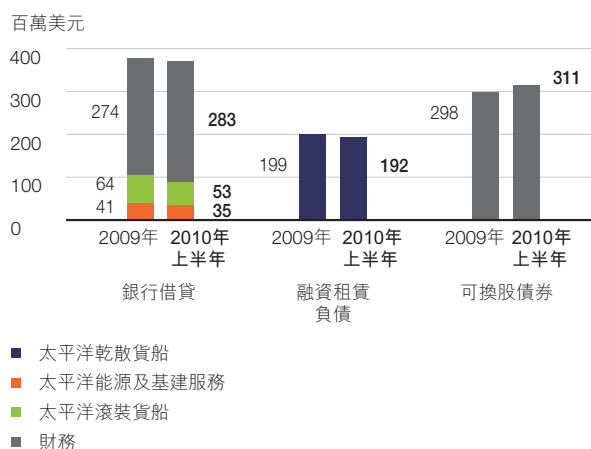


- 銀行借貸(未扣除貸款安排費用)(375,000,000美元)：2012-2021年
- 融資租賃負債(192,000,000美元)：2015-2017年
- 可換股債券(面值120,000,000/230,000,000美元)：2013/2016年，可於2011年2月/2014年4月贖回
- 貨船資本承擔(包括購買選擇權)(354,000,000美元)

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，本集團已獲承諾但尚未動用的有抵押銀行借貸融資額為38,700,000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。

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



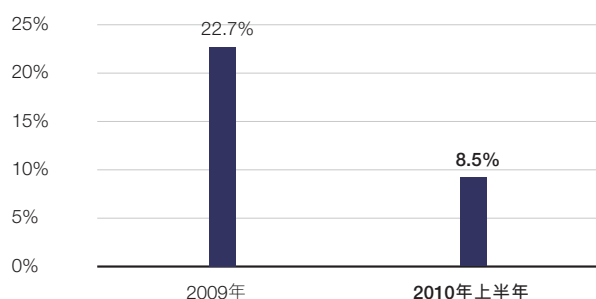
現金淨額

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。

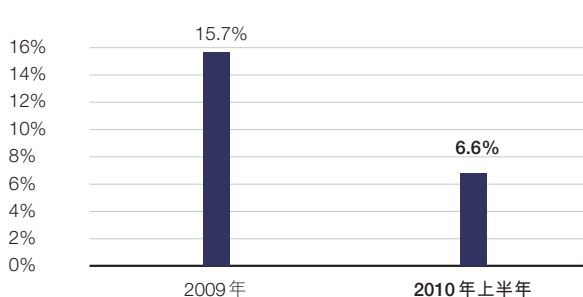
百萬美元	二零一零年 六月三十日	二零零九年 十二月三十一日	變動
現金及存款	969.7	1,105.7	-12%
借貸	(873.4)	(876.6)	-
現金淨額	<u>96.3</u>	<u>229.1</u>	<u>-58%</u>

現金及存款減少主要由於期內支付購置貨船及回購及注銷部分於二零一三年到期的債券所致，但部分被新發行於二零一六年到期的可換股債券所抵銷。

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447,700,000美元(二零零九年十二月三十一日：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。租賃承擔增加主要由於乾散貨船租賃日數增加所致。

本集團就小靈便型乾散貨船融資租賃貨船日數的承擔為26,410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28,740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
二零一零年下半年	13,830	5,080	5,960	2,370	22,010	2,820
二零一一年	10,720	3,870	5,920	4,760	22,280	590
二零一二年	10,910	3,920	5,960	4,750	-	-
二零一三年	11,270	2,980	5,950	4,750	-	-
二零一四年	11,500	2,560	5,940	4,750	-	-
二零一五年	11,530	2,480	5,910	2,590	-	-
二零一六年	11,280	1,800	5,970	1,830	-	-
二零一七年	11,000	1,120	5,840	610	-	-
二零一八年	11,000	1,090	-	-	-	-
二零一九年	13,000	370	-	-	-	-
二零二零年	13,000	60	-	-	-	-
總計		<u>25,330</u>		<u>26,410</u>		<u>3,410</u>

於二零一零年六月三十日，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。

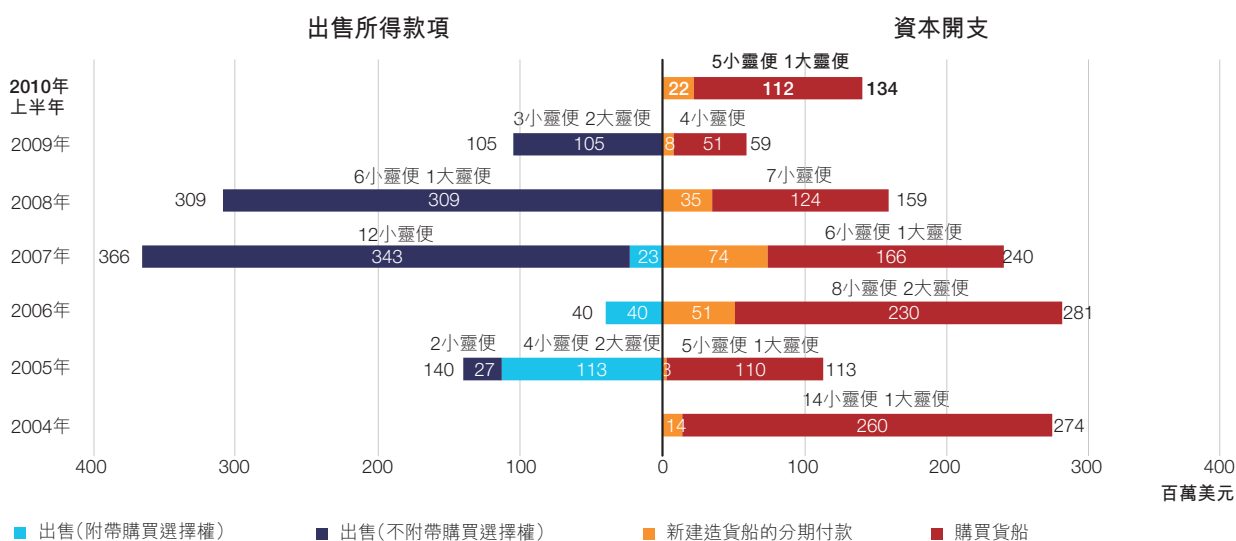
部分租賃合約賦予本集團在租賃合約期間以預先議訂的時間及行使價購買相關貨船的選擇權。本集團的乾散貨船現有購買選擇權於其最早可予行使年度之平均行使價、於該等年度之貨船數目及該等貨船之平均船齡如下：

最早可予行使 選擇權之年度	貨船類型	於二零一零年六月三十日之艘數		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		
二零一零年	小靈便型	13	8	8	17.6
	大靈便型	-	1	5	17.3
	拖船	-	1	1	2.9
	滾裝貨船	-	1	0	86.8
二零一一年	滾裝貨船	-	1	0	86.8
二零一二年	拖船	-	1	4	3.1
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
總計		<u>13</u>	<u>18</u>		

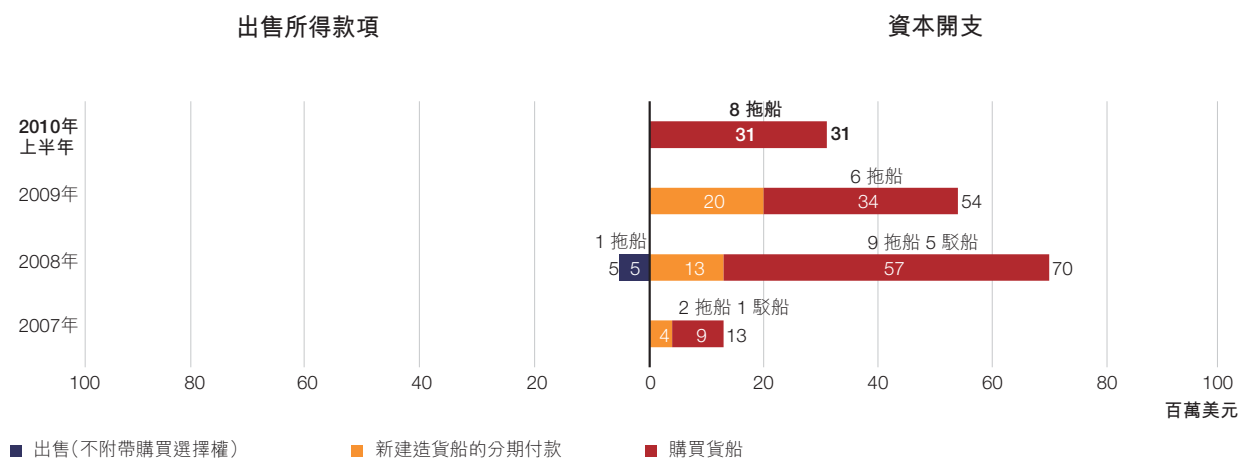
資本開支以及物業、機器及設備

截至二零一零年六月三十日止期間，本集團的資本開支為186,700,000美元，乃因增加五艘小靈便型乾散貨船、一艘大靈便型乾散貨船及八艘拖船，以及支付了四艘貨船(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



拖船及駁船



於二零一零年六月三十日，本集團擁有賬面淨值1,121,700,000美元的物業、機器及設備，其中966,300,000美元涉及37艘已交付的小靈便型乾散貨船(每艘平均賬面淨值為18,200,000美元)、兩艘大靈便型乾散貨船(每艘平均賬面淨值為20,600,000美元)、35艘拖船及駁船(每艘平均賬面淨值為5,000,000美元)及一艘滾裝貨船(賬面淨值為76,700,000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

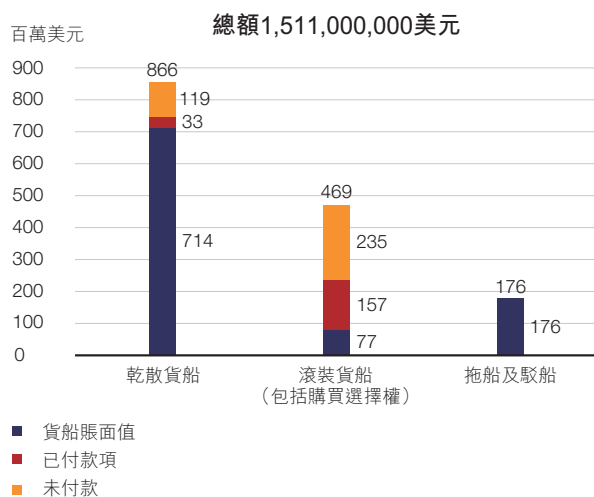
於二零一零年六月三十日，本集團有179,200,000美元的不可撤銷的貨船承擔及於購買選擇權項下133,600,000美元的應付款項。該等貨船將於二零一零年十月至二零一二年十月期間交付予本集團。

百萬美元	艘數	二零一零年	二零一一年	二零一二年	總計
小靈便型乾散貨船	1	18.9	—	—	18.9
大靈便型乾散貨船	1	—	3.3	22.6	25.9
超巴拿馬型散裝貨船	1	10.9	22.1	—	33.0
滾裝貨船	3	58.1	43.3	—	101.4
於二零一零年六月三十日之承擔	6	87.9	68.7	22.6	179.2
結算日後簽訂之小靈便型乾散貨船承擔	2	19.5	2.4	19.2	41.1
	8	107.4	71.1	41.8	220.3
假設本集團行使購買選擇權，資本開支將增至如下：					
滾裝貨船	2	66.8	66.8	—	133.6
	10	174.2	137.9	41.8	353.9

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（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

於二零一零年六月三十日，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362名全職岸上僱員（二零零九年十二月三十一日：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17,700,000美元(二零零九年:17,100,000美元),相當於本集團營業額的2.9%(二零零九年:4.0%)。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)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

本集團於二零一零年四月至六月期間購回合共19,392個每個面值10,000美元的本集團的可換股債券單位,每個單位平均作價10,005美元(包括相關費用)。購買所用現金總額為194,021,070美元,不包括應計利息1,878,466美元。購買目的為節省有關可換股債券於期滿日前的息票款額。購回的可換股債券因被註銷而減低了長期負債及於損益表產生虧損。

除上文披露外及除先前披露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期內均無購買、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

本集團於截至二零一零年六月三十日止六個月內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

本公司核數委員會已審閱此份本公司截至二零一零年六月三十日止六個月的中期業績公布及二零一零年中期報告。

中期股息及截止過戶

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中期股息每股5港仙,股息將於二零一零年八月二十七日派付予於二零一零年八月十九日名列本公司股東名冊之股東。

本公司將於二零一零年八月十八日至十九日(首尾兩天均包括在內)暫停辦理股東登記手續,期間將不會登記股份轉讓。為符合收取中期股息的資格,所有股份過戶文件連同有關股票必須於二零一零年八月十七日下午四時三十分前送達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。中期股息的除息日將為二零一零年八月十六日。

中期報告及在聯交所網站披露資料

此中期業績公布載有上市規則附錄十六第46(1)至46(9)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。

本公司二零一零年中期報告將不遲於寄發予選擇收取印刷本之股東當日，即於二零一零年八月十九日或前後，在本公司網站www.pacificbasin.com登載以供查閱。

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。