

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2014年6月30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2014年6月30日止六個月的未經審核簡明綜合業績如下：

業務摘要

本集團

■ 業績主要受到以下因素影響：

- 為太平洋拖船業務作出63,900,000美元之減值及撥備
- 若干低收入的定位航程為大靈便型乾散貨船帶來虧損
- 乾散貨運市場在第二季表現下滑
- 自有船隊中有相當數量進行例行入塢修檢，導致流失450個收租日

以上影響受以下有利因素緩和：

- 憑藉有效率的業務模式，我們的小靈便型乾散貨船的日均租金表現較市場高出23%
- 有效控制自有貨船營運開支

■ 資產負債表顯示淨負債比率為39%，持有的現金及存款共320,000,000美元

■ 已全面提供資金的乾散貨船的資本承擔為410,000,000美元

船隊

- 由年初至今以合共72,800,000美元訂約價格購買4艘乾散貨船，並以長期租賃形式租入另外3艘新建造貨船
- 期內營運中的自有乾散貨船數目自年初的73艘增加至79艘
- 我們的船隊共有298艘貨船(包括新建造貨船)，由248艘乾散貨船、47艘拖船及3艘滾裝貨船組成
- 2014年下半年的21,470小靈便型乾散貨船收租日中，59%已按日均租金9,400美元(淨值)獲訂約
- 目前已承諾額外37艘新建造貨船(18艘自有及19艘長期租賃)
- 二手小靈便型乾散貨船價值按年下跌7%，但由2013年年初起計仍上升26%

展望

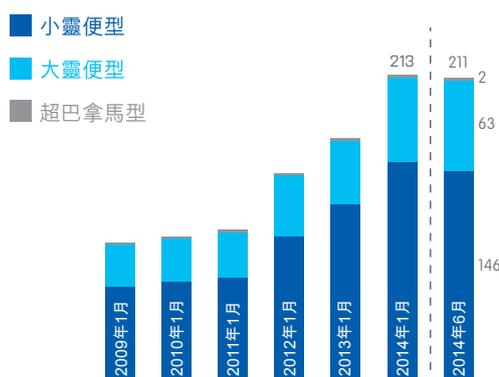
- 預期乾散貨運市場於2014年第四季將從一個較低的水平有所改善
- 未來市場供需的基本因素雖然有利，但由於市場尚未完全消化乾散貨運市場過剩的供應，復甦仍然脆弱
- 我們於逆市中以歷來具吸引力的價格擴充自有船隊，使我們為把握未來市場復甦的機會作好準備
- 我們預期進一步收購貨船的步伐將較2013年放緩
- 下調太平洋拖船分部及其長期盈利能力展望
- 我們繼續致力於拖船業務及為港口及離岸拖船客戶提供服務

百萬美元	截至6月30日止六個月	
	2014年	2013年
營業額*	910.0	766.8
基本(虧損)/溢利	(21.5)	13.6
稅息折舊及攤銷前溢利(不包括減值)	38.9	59.4
股東應佔(虧損)/溢利	(90.7)	0.3
每股基本盈利(港仙)	(36.9)	0.1

* 與持續經營業務有關

本集團乾散貨船船隊發展

營運中的平均貨船數目



行政總裁報告

財務業績及股息

截至2014年6月30日止六個月，本集團基本虧損為21,500,000美元（2013年：溢利13,600,000美元），虧損淨額為90,700,000美元（2013年：溢利300,000美元）。

本集團持續經營業務的每股基本盈利為負34.7港仙。我們的稅息折舊及攤銷前溢利為38,900,000美元（2013年：59,400,000美元）。

我們的業績主要受到以下因素影響：

- 為太平洋拖船業務作出63,900,000美元之減值及撥備；
- 受第二季的不利市況影響，未能全數收復於首季以低收入的定位航程為大靈便型乾散貨船造成的虧損；
- 乾散貨運市場在第二季表現下滑；
- 自有船隊中有相當數量進行例行入塢修檢，導致流失450個收租日；

以上影響受以下有利因素緩和：

- 憑藉優良的業務模式，我們的日均租金表現較市場為高；及
- 有效控制自有貨船營運開支。

董事會已宣布不派發中期股息，但將視乎本集團的全年營運表現及當時的可用現金資源及承擔，考慮派發全年股息。

表現概況

乾散貨船分部

憑藉船隊規模、團隊精於優化貨船與貨運組合，加上儘量將貨船僱用率提高，使我們再度超越市場同儕的表現。

我們的小靈便型乾散貨船日均租金按年上升10%至每日10,210美元，上半年表現高於市場23%，市場現貨租金自去年十二月見頂後，累計下跌48%。

我們的大靈便型乾散貨船日均租金為11,100美元，高於市場13%，惟這方面的收入受到於首季的低收入定位的航程所拖累。

截至目前為止，上半年有多達八艘自有及長期租賃貨船加入我們的船隊，繼續提升本集團核心船隊的盈利能力。然而，於2013年年底，美國海灣市場出現預期之外的地區性高峰期，我們以較高租金租入大靈便型乾散貨船，因而對貨船租賃開支及上半年的表現造成影響。

我們的乾散貨船在疲弱的市場中入塢較平常頻繁，而導致收租日減少，但也意味著我們將受惠於預期將會好轉的市況。

拖船分部

拖船業務在上半年面對愈見艱巨的市況。

在離岸拖船業務方面，隨著Gorgon及其他天然氣項目施工階段接近完成，使獲僱用的機會減少，競爭加劇，對船隊的營業額造成影響。

如我們的第一季度交易活動公告所述，受該地區惡劣環境的影響，澳洲北領地駁船項目的條款已經重訂，於2014年上半年造成3,500,000美元不可收回的項目成本，四艘拖船亦將於未來數月完成其任務重返我們的船隊。我們以新業務機遇為目標，並重新調動部分拖船前赴中東作業，在當地我們已有少量拖船和駁船以具競爭力的租金取得不俗的出租率。

我們的港口拖船貨運量按年增加29%，得力於新開展的紐卡斯爾業務擴張，抵銷了部分我們其他乾散貨及班輪港口業務量下降的影響。

正如我們於6月25日的公布，主要受近月競爭加劇的影響，我們與PSA Marine的商討並未為我們出售碼頭拖船業務提供要約。因此，我們將維持旗下碼頭與離岸拖船業務的所有權。競爭環境的惡化促使董事會重新評估太平洋拖船業務的前景及日後的潛在現金流情況，並因此下調長遠盈利能力前景展望，故此我們的上半年綜合業績中，有必要作出非現金減值及撥備合共63,900,000美元。

以上減值不會影響本集團的經營現金流量或營運，並繼續受惠於穩健的資產負債表的支持。我們將一如既往致力於為港口與離岸拖船客戶提供安全及可靠的服務。我們致力謀求拖船業務，並全力支持參與的新業務投標。

滾裝貨船

我們最後一艘滾裝貨船於4月開始以光船租賃方式租予Grimaldi，並如我們早前預計，須確認5,000,000美元匯兌虧損。

我們第三艘滾裝貨船的擁有權已根據合約於6月份交付買家Grimaldi。其餘的三艘全數以光船租賃方式租予Grimaldi，直至2015年年底，每隔六個月購買至少一艘。

投資及資產負債表

經過2013年我們歷來最頻繁收購乾散貨船的一年後，年初至今我們已承諾購買三艘二手貨船，並且已訂購一艘新建造貨船，亦承諾長期租賃另外三艘新建造貨船。

於年中，我們旗下營運的乾散貨船數目達211艘，其中79艘為自有。未來三年，將再有37艘貨船（18艘自有及19艘租賃）加盟我們的營運船隊，而下一艘自有新造貨船將於2015年中交付。我們對收購的時間表與訂價仍非常滿意。

於2014年6月30日，本集團的現金及存款為320,000,000美元，借貸淨額為655,000,000美元。同時，我們還有16艘賬面淨值合共324,000,000美元營運中而未有抵押的乾散貨船。

本集團已就18艘已訂購新建造貨船及一艘二手貨船作出410,000,000美元的資本承擔，於2014年至2017年期間支付。正如4月份的公布指出我們為該等新建造貨船取得一筆條件吸引為數350,000,000美元的12年期日本出口信用融資貸款。

乾散貨運展望及策略

儘管目前現貨市場疲弱，我們預期乾散貨航運市場於2014年第四季將從一個較低的水平有所改善。

我們認為市況復甦基礎仍欠穩妥，因為乾散貨運的需求增長尚未吸納過剩的貨船供應，而有關供應主要來自2010年至2012年新建造貨船交付高峰期中的大型船隻。然而，大量貨船量湧入市場的最壞境況已經過去，於2012年的高峰期以後，未來的基本因素利好本集團專注發展的較小型乾散貨船。

我們的核心業務仍然堅持集中於小靈便型和大靈便型乾散貨船兩個分部，本集團將繼續致力進一步鞏固我們目前雄厚的乾散貨業務平台。

過去兩年，本集團以歷來具吸引力的價格購入共51艘貨船，使自有船隊規模增長逾倍，船隻質素良好，亦配合我們的貨運系統，將可為我們服務多年。本集團逆市擴大自有船隊，強化我們的乾散貨服務平台，以提升客戶的滿意度。其亦為本公司把握快將出現的市場復甦做好準備，以帶來股東價值、具競爭實力的成本基礎、可持續的增長，及吸引的長期回報。

我們和業界的網絡將繼續帶來購船及貨船租賃的選擇，但我們預期收購貨船步伐將較2013年放緩。

我們的營業辦事處網絡近期擴展至中東，藉此繼續擴充乾散貨客戶及貨運量組合，有關網絡亦提升我們對該地區的客戶服務水平。

總結

我們熱烈歡迎Irene Waage Basili女士於2014年5月1日加盟本公司董事會，並成為獨立非執行董事。Basili女士在航運業（包括乾散貨運）具廣泛商業、策略及營運經驗，將有助本公司之業務發展。

儘管乾散貨市場目前表現疲弱，加上拖船分部正面對挑戰，本集團依然保持雄厚實力、穩健基礎、具充足配備和條件，迎接乾散貨周期的另一階段。憑藉實力和穩健作風，我們賺得客戶的信賴，於4月份奪得首屆「BIMCO Shipping Company of the Year」獎項，嘉許我們創新的客戶服務、業務盈利能力及可以倚重的服務質素，這是來自業界最大協會頒發的可貴殊榮，我們深表榮幸，亦印證我們的員工為本公司及客戶服務投入的精神。他們的熱誠與能力為太平洋航運帶來卓越的服務，令本集團能置身於領先乾散貨航運公司之列。

香港，2014年7月31日

Mats Berglund
行政總裁

市場及業務回顧

乾散貨運市場及業務回顧

貨運市場概要

於2014年上半年，小靈便型及大靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金分別為8,289美元及9,812美元。雖然數字分別較去年同期按年上升17%及19%，但較預期遜色。

在美國海灣市場需求強勁帶動下，小靈便型及大靈便型乾散貨船的租金於12月創出新高，但隨後分別回落48%及57%，於年中把2013年間的租金升幅完全抵銷。租金隨後更下跌至2009年2月及2012年2月時的低位。

從基本因素看，即使需求上升，仍未能完全消化2010年至2012年期間新船交付潮導致的整體乾散貨船的過剩供應，我們因而認為市場復甦仍然脆弱。

第二季租金下跌出乎市場預期，令小靈便型乾散貨船的平均租金較2013年第二季下跌7%。

為迎接預期的南美洲穀物出口季節，較平常多的貨船被調配至大西洋地區，但該區的租金卻異常地下挫，更低於太平洋地區的租金。我們認為此乃第二季表現疲弱的原因。南美洲港口擠塞情況舒緩，亦加劇該地區的供應增加。

供應發展重點

由於全球25,000至40,000載重噸小靈便型乾散貨船船隊於本年度上半年的新船交付量及報廢量分別為3.6%及1.7%，因此運力淨增長為1.9%。

期內，新船交付量為3.6%，報廢量為0.9%，令乾散貨船船隊的整體淨增長縮減至2.7%。

減速航行的情況普遍繼續令乾散貨船之實際運力降低。

由於每年上半年的新船交付量一般較高，我們預期本年度餘下時間的供應增長將維持於低水平。

貨船價值

Clarksons目前估計船齡五年的指標小靈便型乾散貨船的現值為19,500,000美元，較年初下跌1,500,000美元（7%），惟繼續較2013年年初的估值增長26%。

需求發展重點

印尼出口禁令大幅減少中國對鐵鋁氧石及鎳礦的進口。有關貨物於2013年年底時的貿易量上升，導致由二月起至本報告日期止的出口量為零。雖然有關數量只佔全球需求的小部分，但貿易量的猝然消失，對2014年上半年的供／求情況有較顯著的影響。

中國其他不受印尼禁令影響的小宗散貨進口按年錄得21%的穩健增長。期內，中國鐵礦石的進口量亦有19%的健康增長，但煤炭進口量增長則減慢至4%。

在歐洲煤炭進口減少乃由於該地區暖冬所致。

我們的業務亦受到阿根廷暫停部分穀物出口以爭取更理想的海外售價所影響。

R.S. Platou估計乾散貨運於2014年第一季的運輸需求錄得理想的7.8%的按年增長。

貨船訂單

由於第二季貨運市場表現令人失望，新乾散貨船訂單開始較2013年末的高位回落；所以新貨船訂單數目目前仍處於低水平。

最新公布的小靈便型乾散貨船訂單量為23%，而去年同期則為16%。整體乾散貨船訂單量為23%。

上半年新建造乾散貨船訂單交付比預期下跌40%，我們預期下半年仍大幅下跌。

波羅的海乾散貨運現貨市場及租金指數



太平洋乾散貨船

2014年上半年的表現

業務回顧

上半年市場出乎意料地疲弱，我們的太平洋乾散貨船分部錄得虧損淨額6,500,000美元（2013年：溢利淨額11,300,000美元），而稅息折舊及攤銷前溢利錄得53,400,000美元。

小靈便型乾散貨船業務的貢獻按年輕微上升，這歸功於我們的勝於市場的日均租金及對自有貨船經營開支的良好控制。但我們整體乾散貨船分部業績仍受下列因素影響：

- 我們於2013年年底預期之外的地區性市場高峰期內，以較高的租金短期租入大靈便型乾散貨船，履行於第一季度位於美國海灣貨運合約，因而造成虧損；
- 第二季乾散貨運市場出乎意料地疲弱；
- 於第一季較低收入的大靈便型乾散貨船的定航程所產生的虧損因第二季市場低迷而未能全面收復；及
- 貨船進行例行入塢比例高於正常導致流失450個收租日，造成約5,000,000美元的按期租合約對等基準的收入之損失（按上半年的日均租金計算）。

分部營運表現

百萬美元	截至6月30日止六個月		變動
	2014年	2013年	
小靈便型乾散貨船貢獻	26.2	22.4	+17%
大靈便型乾散貨船貢獻	(10.7)	4.3	-349%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	2.7	2.9	-7%
分部營運表現（管理開支前）	18.2	29.6	-39%
直接管理開支	(24.7)	(18.3)	-35%
分部（虧損）／溢利淨額	(6.5)	11.3	-158%
分部稅息折舊及攤銷前溢利	53.4	50.7	+5%
分部貨船賬面淨值	1,545.0	1,250.0	+24%
分部資產淨值	663.0	885.1	-25%

關鍵績效指標

日均租金表現與市場比較

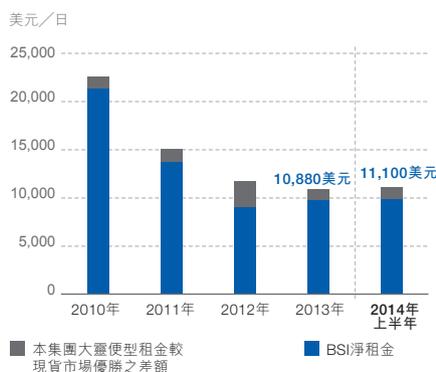
小靈便型

較市場
優勝23%



大靈便型

較市場
優勝13%



- 我們的小靈便型及大靈便型乾散貨船所賺取的日均租金較BHSI及BSI現貨市場指數分別高出23%及13%。
- 我們的表現較市場優勝反映我們業務模式、船隊規模及貨運訂約的價值，以及我們團隊實現最佳貨運組合及為貨船與貨物作出適當配對的能力。

盈利能力

小靈便型

26.2百萬美元

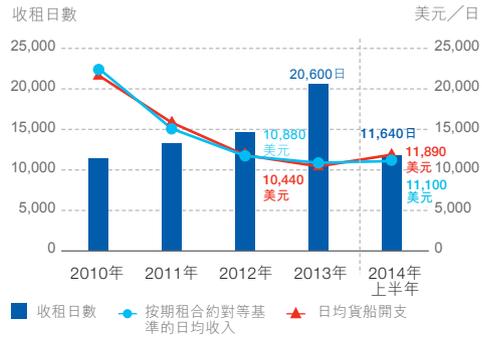
↑ 17%按年增長



大靈便型

虧損(10.7)百萬美元

↓ 349%按年下跌

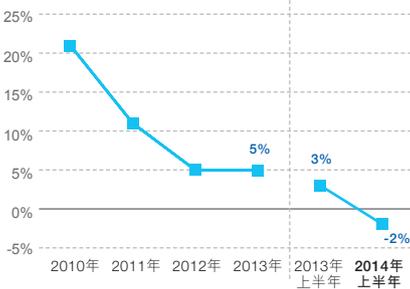


- 儘管市場狀況疲弱，小靈便型乾散貨船業務仍錄得合理的成績，其27,200收租日的日均租金為10,210美元及日均開支為9,120美元。
- 我們平均營運152艘小靈便型乾散貨船及65艘大靈便型乾散貨船，令小靈便型及大靈便型乾散貨船收租日數分別增加15%及28%。
- 我們船隊的運力隨著新購置的貨船陸續交付而上升，使我們為更廣大客源提供服務的能力有所提高，亦增加自有貨船對租賃貨船的比例。
- 於2013年年底以較高租金短期租賃大靈便型乾散貨船，導致該等貨船於2014年第一季度出現虧損。於2014年上半年，短期租賃的小靈便型及大靈便型乾散貨船運力較2013年下半年有所下降。
- 服務開支（前身為「直接開支」）增加25%，主要由於本集團的乾散貨船船隊規模擴展令(i)燃料、(ii)港口開銷、(iii)租金開支及(iv)財務開支（借貸及相關利息全數從財務部門分配到太平洋乾散貨船分部）增加所致。

資產淨值回報率

負(2%)按年計算

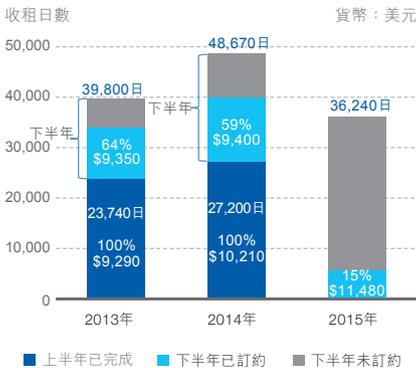
↓ 5%按年下跌



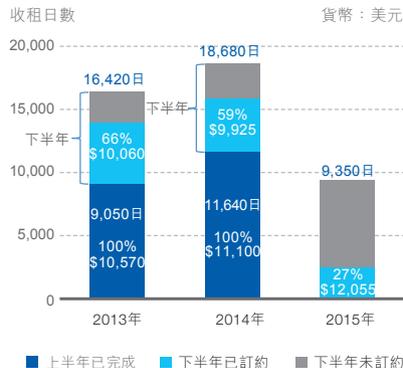
- 乾散貨船分部的資產淨值的年度化回報率為負2%，雖然此乃市況疲弱導致，但我們對此並不滿意。
- 我們的目標為達至長期穩健的資產值回報，因此我們作出逆市投資，以備將來市場好轉時提高回報。

未來租金及已訂立合約

小靈便型



大靈便型



- 2014年下半年的21,470日小靈便型及7,040日大靈便型乾散貨船的收租日數均已59%獲訂約（已訂合約並不包括租金與指數掛鈎的租入貨船承擔的收租日數）。
- 長期已訂合約為我們帶來可見的盈利，而尚未訂約的運力則須面對於第四季預期復甦的現貨市場的風險。

日均貨船開支分析

擁有及營運乾散貨船所產生的開支佔本集團總開支的主要部分，我們對「日均貨船開支」控制得宜的能力對貨船經營利潤及整體財務表現構成舉足輕重的影響。以下載列有關我們日均貨船開支的簡短分析，以說明該等開支的結構及變動情況。

本集團的乾散貨船船隊產生的服務開支（包括燃料及港口開銷）為856,000,000美元（2013年：683,500,000美元），佔本集團服務開支總額的94%（2013年：92%）。

小靈便型及大靈便型乾散貨船綜合日均開支分別較2013年全年上升8%及14%，主要原因為租入開支上升。

隨著於去年購買的二手貨船交付，營運成本較低的自有小靈便型及大靈便型乾散貨船的比例分別上升6%及8%，至42%及22%。

小靈便型乾散貨船日均貨船開支 綜合9,120美元（2013全年：8,480美元）



營運開支—小靈便型及大靈便型乾散貨船的日均營運開支分別上升5%及4%，主要由於船員薪金上漲所致。

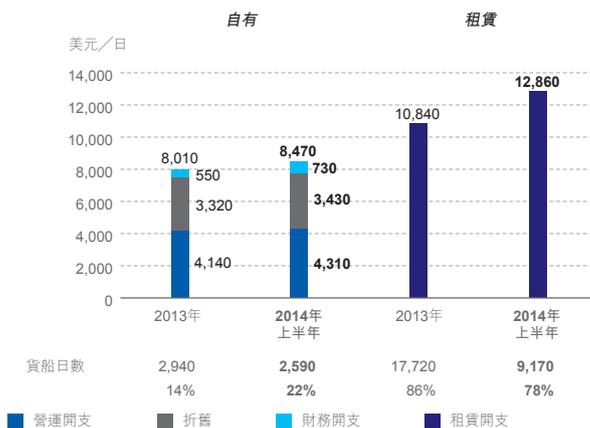
折舊—日均折舊（包括入塢成本資本化）相對2013年並沒有重大變動。

財務開支—日均財務開支增加，乃由於(i)所有與乾散貨船的相關開支由財務部門重新分配到太平洋乾散貨船分部；及(ii)於去年年底增加提用銀行借貸所致。

租賃開支—租入日數分別佔小靈便型及大靈便型乾散貨船總日數的58%及78%。小靈便型乾散貨船的租入日數增加5%至16,010日（2013年：15,230日），而大靈便型乾散貨船的租入日數增加14%至9,170日（2013年：8,070日）。然而，由於短期租入貨船數目減少，小靈便型及大靈便型乾散貨船的租入日數仍較2013年下半年分別減少13%及5%。儘管目前乾散貨運現貨市場租金疲弱，但由於預期乾散貨運市況將有所改善，長期租金持續強勁。

直接管理開支—與乾散貨船的租務、營運及技術人員及辦公室開支相關的開支。直接管理開支上升乃由於我們在2013年擴充船隊後，乾散貨運的人手上升22%，以及管理開支上漲。由於貨船日數上升，減低日均開支的升幅至13%，重返與2011年及2012年相約的水平每日620美元（2013全年：每日550美元）。

大靈便型乾散貨船日均貨船開支 綜合11,890美元（2013全年：10,440美元）



期內，我們以浮動租金租入營運的小靈便型及大靈便型乾散貨船日數分別為6,090日及1,350日（2013年：5,040日及1,070日），其租金分別與波羅的海小靈便型乾散貨船指數及波羅的海超靈便型乾散貨船指數掛鉤。此等租金與指數掛鉤的貨船分別佔我們租賃的小靈便型及大靈便型乾散貨船日數的38%及15%。

期內，自有及融資租賃的乾散貨船船隊平均的非預期的技術性停租日由去年同期的每艘貨船每年平均1.3日下降至0.5日。

乾散貨船業務摘要

我們於2014年1月擴展全球網絡，於杜拜設立全新的太平洋航運乾散貨船辦事處，為中東及印度的客戶提供更優質服務，並藉此擴大客源及貨運組合。我們現時有11個前線客戶服務辦事處提供服務支援，為客戶提供地區化的商業及營運支援。前線客戶服務辦事處覆蓋各大洲及海洋，使我們能隨時隨地提供可靠、度身訂造及靈活的貨運服務。

於2014年上半年，我們簽訂購入一艘新建造貨船及三艘二手貨船，並長期租賃三艘新建造貨船。期內，我們的船隊已增加八艘自有及長期租賃的貨船(包括四艘自有及兩艘租賃小靈便型乾散貨船和兩艘自有大靈便型乾散貨船)，另有四艘貨船於七月交付。於年中，我們營運211艘乾散貨船，當中79艘為自有、40艘為長期租賃及92艘為租金與指數掛鉤或短期租入的貨船。另外37艘新船(18艘自有及19艘租賃)將於未來三年陸續加入我們的營運船隊。

太平洋航運是全球最大的小靈便型乾散貨船船東及營運商，並有一支正在擴充的大靈便型乾散貨船船隊作輔助。我們經營全球其中一支最大型的「靈便型」船隊，由多艘25,000至60,000載重噸的貨船組成，加上我們屢獲殊榮的內部技術管理團隊的支持，使我們能為客戶提供於業界領先的高度可靠及頻密的服務，且毋須倚賴第三方的現貨市場貨船。

我們船隊規模、全球辦事處網絡及專業營運知識所產生的協同效應，使我們能在市場不景中取得合理的貨船收入。2014年上半年，我們的貨船日均收入(或按期租合約對等基準的日均收入)分別較BHSI及BSI現貨市場指數高出23%及13%。

去年，我們為逾400名客戶運送貨物，並獲得他們的讚許及支持，反映我們較市場雄厚的實力，而於2014上半年，我們為客戶運送共24,400,000噸貨物。於本年度4月，我們榮獲首次頒發的「國際海運理事會年度最佳船務公司」(BIMCO Shipping Company of the Year)大獎，是業界最大協會對我們「創新的客戶服務、業務盈利能力及高度可靠的服務」的充份認可及莫大的榮幸。

年內，由於41艘自有貨船到期例行入塢，令本年度的例行入塢項目較正常頻繁，而2013年入塢的貨船為18艘。我們藉此機會對近期購入並到期入塢的貨船進行提升，使其能符合太平洋航運為客戶提供可靠服務所需的高標準。該41艘貨船約佔我們自有船隊的50%。當中，於首六個月期間，已有24艘船完成入塢，我們的自有船隊因而產生450日與入塢相關的停租日(約為2014年的估計入塢停租日的三分之二)，因此營業額流失，影響我們的上半年度業績。入塢檢修已迅速地以具競爭力的成本完成，我們認為於市場疲弱期間將較多船隻入塢檢修，有助我們於日後在預期好轉的市況中減少入塢停租日以提高收入。我們預期於2015年到期入塢檢修的船隻數目將會減至20艘。

乾散貨船展望及策略

市場展望

機會

- 中國對小宗散貨商品的需求仍然強勁
- 外國礦業產能增加及商品價格下降刺激中國增加進口代替購買國內較高成本的資源
- 經合組織國家經濟持續復甦、北美洲工業復興、及歐洲較預期強勁的復甦，帶動全球對乾散貨運的需求穩健增長
- 2014年至2016年新建造貨船訂單量下降，全球船隊適度增長
- 報廢量持續增加及適量交付新建造貨船，令小靈便型乾散貨船船隊錄得溫和增長

威脅

- 船東可能對前景回復樂觀，使報廢量減少及新船預訂量增加，長遠造成供應過剩的問題
- 中國及其他新興經濟體系收緊信貸額度，導致經濟及工業增長放緩及乾散貨貿易量增長減慢
- 全球乾散貨船船隊因燃料價格下降而提速航行，造成實際運力增加
- 雖然國家自我保護意識增強(如印尼實施礦物出口禁令)導致從更遠地區進口商品可能會觸發噸位航距需求提高，但仍然對主要貨運貿易造成影響

乾散貨船業務的展望

現貨市場正值低迷，我們預期乾散貨運市場於2014年第四季將從一個較低水平有所改善。下半年交付的新貨船數目一般較少，而乾散貨運量則較高，兩者使供求取得較健康的平衡。

為應付印尼出口禁令，中國於年初經已加大鐵鋁氧石及鎳礦庫存，我們將需待存貨耗盡後才能確定該等商品貿易的長遠發展走勢。倘存貨耗盡後印尼的禁令仍然生效，我們預期中國未來將需從更遠地區的新供應源頭滿足其大部分對鐵鋁氧石及鎳礦的中期需求。

鐵礦石供應增加及售價下降很可能令中國增加進口，以代替成本較高的國內礦石，直接令好望角型乾散貨船市場受惠，亦間接令較小型貨船市場情況得到改善。環保壓力增加可能令中國對煤炭(尤其是對印尼的煤炭)的需求持續減少。

儘管年初至今市場出乎意料地持續表現疲弱，我們的業務前景仍然正面。

策略

我們的核心業務繼續以小靈便型及大靈便型乾散貨船市場為重心，並將繼續努力進一步鞏固我們目前雄厚的乾散貨運服務平台。

我們將致力發展專注貨運的業務模式，並將積極努力進一步提升我們的貨運系統及客戶關係，使我們的船隊得到最佳的使用率。我們繼續與現貨及合約貨運客戶緊密合作，於本年度首六個月，我們以合理的長期貨運租金訂立了若干貨運合約。

我們十分高興能於過去兩年在逆市中大舉收購船舶及購買共51艘貨船(33艘二手貨船及18艘新建造貨船)。除一艘貨船外，所有船隻均由日本船廠製造，且全部均為適合我們貨運系統的優質貨船。

在較早期間以具吸引力的價格進行收購擴大自有船隊，提升了我們賺取稅息折舊及攤銷前溢利的能力、增加營運的靈活性，並有助我們於預期即將出現的週期性復甦中大幅增長。

我們繼續保持開放的態度，選擇性地以合適的價格購買小靈便型及大靈便型乾散貨船，但我們預期購買貨船的速度將較2013年放慢。

除自有及長期租賃的貨船(我們的「核心」船隊)外，我們將繼續運用短期及租金與指數掛鈎的租賃貨船，優化我們貨運系統的執行能力。此舉可優化貨船及貨運組合，帶來協同效應，並可為客戶提供合時及靈活的服務。

貨運市場帶來的風險受我們已訂約的貨運訂單所影響。目前，我們於2014年下半年乾散貨船的收租日數中已有59%獲訂約。

拖船市場及業務回顧

澳洲拖船市場在需求下跌及承載力過剩之情況下，於年初至今之競爭更加激烈。

即使市場境況嚴峻，我們仍致力拓展拖船業務，及向港口及離岸拖船客戶提供安全可靠之服務。我們目前參與潛在在新業務之招標活動，並致力繼續支持有關計劃。

離岸拖船及基建支援服務

Gorgon項目施工及澳洲其他油氣開發工作臨近竣工或經已完成，其他施工項目對物流服務所需之規模較小，而多個新項目仍處於規劃階段或正在擱置中。故此，因即將屆滿的合約而閒置的拖船及支援貨船加入爭奪為數不多的長期僱用機會，造成了承載力過剩之情況。

港口拖船業務

澳洲港口拖船業務之增長普遍放緩，很大程度是由於因中國對原材料之需求不穩，班輪整合，另有部分則與天氣變化有關之情況所致。競爭對手正採取日益進取之策略，藉此搶佔市場佔有率。

太平洋拖船

2014年上半年的表現

業務回顧

由於競爭越見激烈，太平洋拖船分部於2014年上半年錄得虧損淨額9,200,000美元。Gorgon及其他燃氣項目逐步竣工，導致拖船業務競爭加劇及獲僱用的機會減少，對離岸拖船的盈利及使用率造成影響。在紐卡斯爾的新業務活動擴張的帶動下，港口拖船業務量按年上升29%，抵銷了部分其他乾散貨運港口業務量下降及班輪港口業務量停滯不前的影響。

分部營運表現

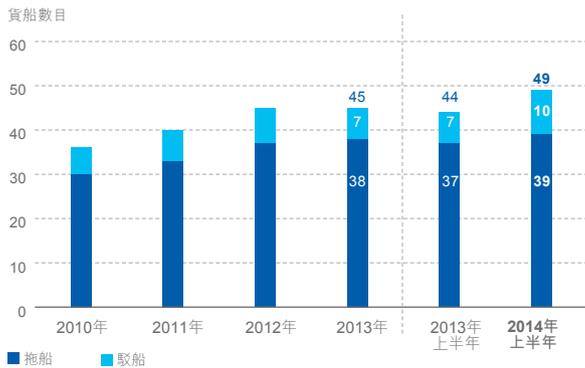
百萬美元	截至6月30日止六個月		變動
	2014年	2013年	
離岸及基建項目	(2.6)	15.3	-117%
港口拖船服務	2.4	7.0	-66%
分部營運表現(未計管理開支)	(0.2)	22.3	-101%
直接管理開支	(9.0)	(9.7)	+7%
分部(虧損)/溢利淨額	(9.2)	12.6	-173%
分部稅息折舊及攤銷前溢利	(3.0)	19.8	-115%
分部貨船賬面淨值	126.1	179.8	-30%
分部資產淨值	136.8	210.6	-35%

關鍵績效指標

平均營運船隻數目

49艘

↑11%按年增長

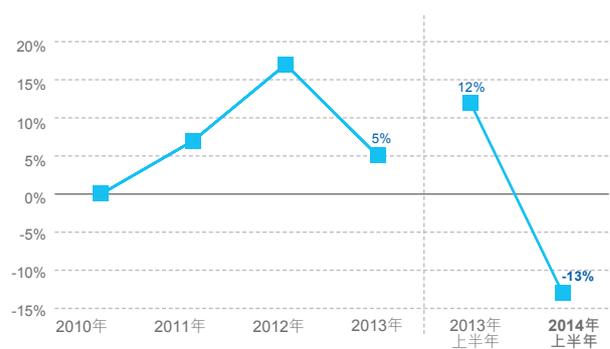


- 我們於2014年上半年營運平均49艘拖船。
- 於2013年下半年就北領新項目擴大駁船船隊後，我們目前已因租賃拖船超出需求而陸續歸還予船主。
- 我們現有31艘自有及四艘租賃拖船、10艘自有駁船、一艘租賃的客輪／補給船及一艘添油船。

資產淨值回報率

(13%)按年計算

↓25%按年下跌

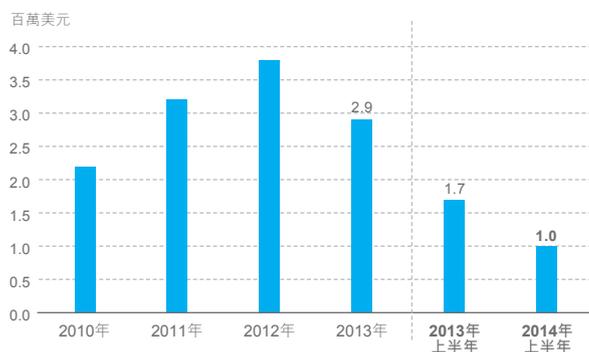


- 面對市況疲弱，太平洋拖船業務錄得虧損淨額9,200,000美元，年均資產淨值回報率為負13%。

船隻營業額

1.0百萬美元 (每艘船)

↓41%按年下跌

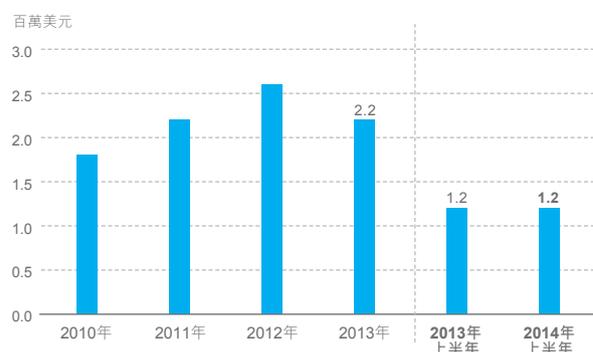


- 由於低租金水平、重新商定我們貨物轉運的條款及於疲弱市場中重新調配貨船，我們拖船及駁船的平均營業額減少至每艘1,000,000美元。
- 僱用率獲得港口業務活動溫和增長所支持，但很可能已受到離岸拖船分部競爭加劇令獲僱用機會減少所影響。
- 我們審慎管理離岸船隊的調配，嘗試與客戶協商首要解除租賃拖船，然後才解除我們的自有拖船，使我們可重新交付租賃拖船，而非導致自有貨船出現使用率不足的問題。

船隻開支

1.2百萬美元 (每艘船)

→0%按年不變



- 我們上半年的平均船隻開支為1,200,000美元，按年基本上保持不變。

拖船業務摘要

港口拖船業務

印尼禁制鎳礦出口(令於湯斯維爾港口的入口量減少並對我們的營運構成影響)，以及澳洲若干商品之出口因廠房維修及預期日後市價好轉而下跌，均對澳洲之乾散貨港口業務造成不利影響。我們之業務量繼續穩定增加，與我們對一年前開始營運之紐卡斯爾煤炭港口所作的預期一致。

期內我們三個班輪港口之業務量仍然停滯不前，而此等港口之市場佔有率的競爭不斷加劇。

離岸拖船及基建支援服務

我們的合營公司OMSA之Gorgon合約已於去年續期至2015年12月，但由於施工階段已接近完結，有關該合約之業務量現正急劇下跌，拖船及駁船亦正重新交付予我們及其他服務供應商。Gorgon之營運期延長，將需要若干運輸服務，而OMSA表明有意競逐該等合約。該運輸服務需求(預期會於2015年底開始提供服務)之詳情有待公布。

誠如我們於第一季度之最新交易活動公布中詳述，由於澳洲北領地存在實質地域限制，因此該地區之鐵礦石轉運項目之條款已作修訂。仍調配至項目上的四艘駁船之光船租賃合約年期為五年，而四艘拖船亦按光船租賃合約調配，直至於未來數月向我們重新交付時為止。一如預期，船隻調動及相關費用以及受天氣影響之收益，導致2014年上半年不可收回之項目成本達3,500,000美元。

由於Gorgon及其他項目之業務量下降，我們繼續為拖船及駁船物色新僱用機會，而這只是我們就離岸拖船業務開拓新項目所作努力之一部分。

即使中東之競爭環境激烈，但我們旗下三艘拖船及三艘駁船仍然維持良好的僱用率。即使重新調動船隻難免涉及成本，我們仍會將若干離岸資產從澳洲重新調配至該地區。

拖船展望及策略

市場展望

機會

- 由2015年起部分乾散貨港口進行專利港口拖船牌照招標活動
- 在我們於中東地區已建立的業務據點及合作關係中帶來新的商機
- 預期會競逐Gorgon之營運期運輸服務合約，亦會爭取其他可能進行之Gorgon液化天然氣列車施工項目所需之長期物流支援服務
- 澳洲乾散貨出口及集裝箱貿易出現增長，對港口拖船業務量增長起支持作用

威脅

- 成本高企、勞工市場欠靈活性、環境問題及全球競爭，均對澳洲之項目經濟及油氣行業前景構成影響
- 來自其他澳洲拖船營運商之進一步競爭
- 中國收緊授信額度，影響乾散貨貿易及澳洲港口活動之增長
- 中東局勢不穩，仍是中東地區能源及施工項目所面對之問題

拖船業務之展望及策略

我們預期澳洲離岸拖船業務會因Gorgon及其他重點項目完成施工階段而受需求下跌及競爭加劇所影響。我們已採取額外的成本控制措施，為充滿挑戰的環境作更充份的準備。

我們預期澳洲海運貿易會持續拓展，可支持港口拖船需求之整體增長。短期內，港口拖船業務之表現部分視乎我們的紐卡斯爾業務之增長，而長遠來說，則視乎我們於現有及新港口能否成功擴大市場佔有率而定。

誠如於6月25日公布，競爭日益加劇，促使董事會重新評估拖船業務之前景，尤其是日後的潛在現金流情況，並下調太平洋拖船之長期盈利能力前景展望，因此需要計入：

- 非現金貨船減值支出51,600,000美元；
- 就我們於合營公司的權益作出的減值10,100,000美元；及
- 撥備2,200,000美元。

上述各項已於上半年度綜合業績中反映。

我們一直致力發展拖船業務，為港口及離岸拖船客戶提供穩定可靠的服務。

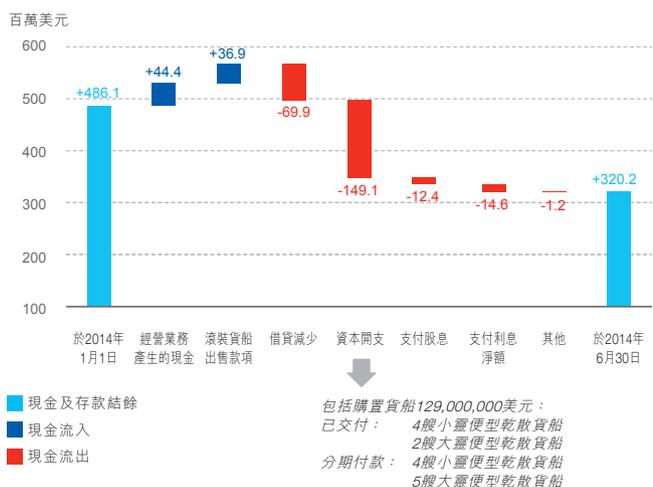
在港口拖船業務方面，我們致力於新港口的牌照招標活動，繼續拓展紐卡斯爾業務，並且提供優越的服務予我們的客戶。

在離岸拖船支援服務方面，我們集中管理及重整業務，以求應付貨船因現有合約屆滿而重新交付之情況，並且參與招標及重新調配貨船，以便於澳洲及中東物色置換僱用機會。

資金

現金流及現金

2014年上半年集團現金流的來源及其運用



本集團的四種主要資金來源為經營業務的現金流、銀行借貸、可換股債券及股本。

作為本集團日常營運的一部分，財務部門積極管理本集團的現金及借貸，以確保於不同的船運週期皆具備充裕資金應付本集團的承擔及維持適當的流動資金水平。

長遠而言，本集團將謹慎地維持借貸淨額相對物業、機器及設備賬面淨值的綜合淨負債比率不高於50%的水平，相信此舉可持續應付不同船運週期所需。

於2014年6月30日，本集團持有現金及存款320,200,000美元，淨負債比率為39%。

現金流量

經營業務的現金流、購置乾散貨船、出售資產及支用與償還借貸是影響未來現金結餘的主要因素。本集團具備足夠現金資源、尚未提用的已承諾銀行借貸融資額及未被抵押貨船支付410,000,000美元的資本承擔。

流動資金	現金及存款總額320,200,000美元 (主要為美元) 尚未提用的銀行借貸融資額 371,500,000美元
營運資金淨額	201,000,000美元

現金及存款

財務部門因應集團財務政策內訂下的額度投資一系列的現金及投資產品，當中包括隔夜和定期存款、貨幣市場基金、流動基金、存款證、結構性票據及貨幣掛鈎存款。

財務部門根據風險、回報及流動性的適度平衡，投資於多樣化的金融產品以提高集團收益。現金、存款及投資產品存放於主要位於香港的多家大型銀行。

流動及非流動的現金、存款及借貸的分析如下：

百萬美元	2014年 6月30日	2013年 12月31日	變動
現金及存款	317.8	483.2	
有限制銀行存款			
— 非流動	1.3	1.3	
— 流動	1.1	1.6	
現金及存款總額	320.2	486.1	-34%
長期借貸的流動部分	(218.3)	(328.5)	
長期借貸	(756.4)	(708.7)	
借貸總額	(974.7)	(1,037.2)	+6%
借貸淨額	(654.5)	(551.1)	-19%
借貸淨額相對物業、機器及設備賬面淨值比率	38.9%	34.0%	
借貸淨額相對股東權益比率	53.8%	42.3%	

現金及存款減少主要由於投放129,000,000美元的現金資源購置乾散貨船所致。

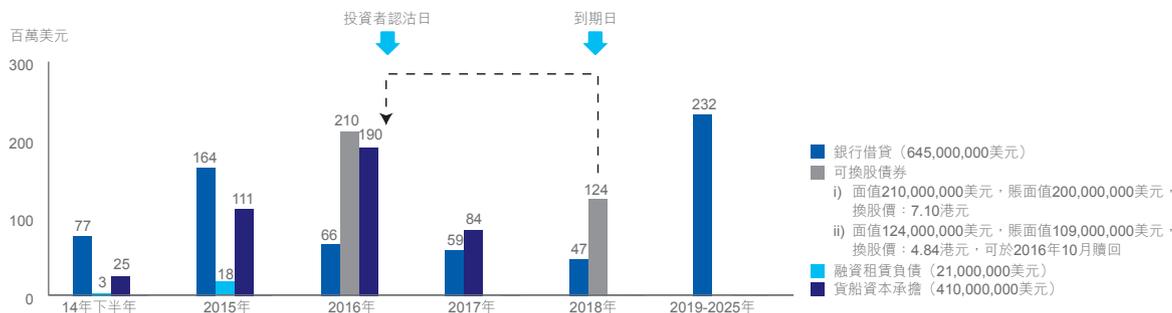
於2014年6月30日，本集團持有的現金及存款包括294,200,000美元、11,200,000美元的澳元及14,800,000美元的其他貨幣。該等現金及存款主要存放於為期三個月或以下的流動存款及儲蓄戶口，以確保具備流動資金應付集團購買貨船的承擔及營運資金所需。

有限制銀行存款主要為維持拖船分部就離岸及基建項目所發出的擔保的抵押品。

期內，財務部門就本集團的現金獲取1.2%的回報率，而利息收入的目標基準回報率為0.7%，即三個月美元倫敦銀行同業拆息加50基點。

債務

償還借貸及貨船資本承擔明細表



集團的財務部門透過資產負債表取得融資，以優化現金資源供應。債務包括：

- 銀行借貸；
- 可換股債券的負債部分；及
- 融資租賃負債。

本集團的借貸總額為974,700,000美元（2013年12月31日：1,037,200,000美元）。除了相當於21,600,000美元（2013年12月31日：22,200,000美元）的銀行借貸以澳元為單位外，其他皆以美元為單位。

銀行借貸

銀行借貸（扣除遞延貸款安排費用）於2014年6月30日結餘為645,100,000美元（2013年12月31日：690,400,000美元），乃以相關業務分部的功能貨幣支用。銀行借貸隨著期內貸款攤銷而減少。期內，本集團就18艘新建貨船額外取得合共350,000,000美元的日本出口信用融資。該等融資項下的貸款將於該等貨船於2015年中至2017年中交付後提用。

本集團監控其銀行借貸的借貸相對資產值的規定。倘本集團抵押的資產之市場價值跌至低於其放款銀行所訂定的水平，則本集團須提供額外現金或額外無抵押貨船作為抵押品。

於2014年6月30日：

- 本集團的銀行借貸乃以73艘（2013年12月31日：73艘）賬面淨值總額為1,199,200,000美元（2013年12月31日：1,225,400,000美元）的貨船以及轉讓該等貨船的相關收入及保險作抵押。
- 本集團有43艘賬面淨值總額為410,800,000美元的貨船未被抵押，包括16艘賬面淨值為323,600,000美元的乾散貨船及27艘賬面淨值為87,200,000美元的拖船及駁船。
- 本集團已遵從其所有借貸相對資產值的規定。
- 本集團有尚未提用的銀行借貸融資額371,500,000美元（2013年12月31日：23,800,000美元）。

損益： 銀行借貸利息開支（扣除資本化金額後）上升至9,500,000美元（2013年：4,800,000美元），主要由於期內的平均銀行借貸額上升至679,500,000美元（2013年：452,700,000美元）及就未交付的新建造貨船的資本化利息開支下跌至100,000美元（2013年：2,500,000美元）。部分銀行借貸為浮息借貸，但本集團透過訂立利率掉期合約管理此風險。

融資租賃負債

融資租賃負債隨著期內根據已定時間表作出償還而減少。融資租賃負債已分配到資產所屬的乾散貨船分部。

於2014年6月30日，流動及長期融資租賃負債總額為20,600,000美元（2013年12月31日：23,000,000美元），涉及三艘賬面淨值總額為21,800,000美元（2013年12月31日：三艘，賬面淨值總額為25,000,000美元）的小靈便型乾散貨船。該等光船租賃將於2015年到期。按季度定額及等額支付的租金款項分別以資產負債表內償還融資租賃負債及損益表內確認融資租賃利息的方式列賬。而融資租賃利息可表達為於租賃期內的固定利率。

損益： 融資租賃利息開支為700,000美元（2013年：4,700,000美元），乃根據融資租賃就小靈便型乾散貨船而支付之利息款項。

可換股債券

於2014年6月30日，年票息為1.75%於2016年4月到期及年票息為1.875%於2018年10月到期的可換股債券的負債部分總額下降至309,000,000美元（2013年12月31日：323,800,000美元）。期內，負債部分金額減少，主要由於若干持有面值20,400,000美元的2016年可換股債券的人士根據有關債券的條款及條件行使以本金之100%贖回其所持有債券的權利，該等可換股債券已於2014年4月12日償還。

損益： 可換股債券利息開支為7,600,000美元（2013年：7,600,000美元），乃根據可換股債券的實質利率4.9%所計算。

財務開支

財務開支按性質分析

(百萬美元)	平均利率		2014年 6月30日 之結餘	財務開支		變動
	損益	現金		2014年 上半年	2013年 上半年	
銀行借貸（包括利率掉期合約的已變現開支）	3.8%	3.8%	645.1	13.8	7.7	-79%
融資租賃負債	6.6%	6.6%	20.6	0.7	4.6	+85%
可換股債券	4.9%	1.8%	309.0	7.6	7.6	0%
	4.3%	3.2%	974.7	22.1	19.9	-11%
行使購買選擇權而終止融資租賃之費用				-	6.1	
未變現的利率掉期收益				(0.8)	(1.4)	
其他財務費用				0.4	0.3	
財務開支總計				21.7	24.9	+13%

管理層用以評估借貸開支的關鍵績效指標為：

- 各借貸來源的平均利率（見上表）

• 集團利息覆蓋率	2014年 上半年	2013年 上半年	集團利息覆蓋率乃按稅息折舊及攤銷前溢利 除以財務開支總額計算
	1.8倍	2.4倍	

本集團的乾散貨船及拖船業務產生財務開支21,700,000美元（2013年：24,900,000美元）。去年同期的財務開支包括行使五隻融資租賃貨船的購買選擇權而終止附帶的固定利率掉期合約所產生的開支6,100,000美元。

隨著本集團購置乾散貨船及新增借貸增加，財務分部分配到太平洋乾散貨船分部的財務開支及借貸增加，因而導致後者的分部資產淨值減少。

由2014年起，所有涉及目前的貨船承擔及將來購買貨船的融資成本和相關開支，在扣除利息收入後，會分配至相關的業務分部。因此，財務分部不會錄得任何財務開支淨額。

本集團致力於其長期借貸的浮動及固定利率之間取得平衡，故因應航運及利率週期，透過於適當時使用利率掉期合約，不時於兩者之間作出調整。期內，利率掉期合約產生的已變現開支為4,300,000美元，而未變現收益為800,000美元，因此產生3,500,000美元的掉期合約開支淨額。於2014年6月30日，本集團的長期借貸中有9%（2013年12月31日：10%）為浮動利息。

已交付貨船

於2014年6月30日，本集團擁有賬面淨值為1,632,000,000美元的已交付貨船如下：

		艘數	平均船齡 (年)	平均賬面淨值 (百萬美元)	賬面淨值總額 (百萬美元)
乾散貨船	小靈便型	66	8.8	16.5	1,093
乾散貨船	大靈便型	15	5.9	24.2	363
乾散貨船	超巴拿馬型	1	3.0	50.3	50
拖船	拖船及駁船	37	10.1	3.4	126

拖船及駁船乃以其功能貨幣澳元列賬；因此，該等資產的美元賬面值及承擔皆受到匯率變動的影響。

貨船承擔

於2014年6月30日，本集團有409,800,000美元的貨船承擔。該等貨船預定於2014年7月至2017年4月期間交付予本集團。

(百萬美元)	艘數	2014年 下半年	2015年	2016年	2017年	總計
已訂約及已授權承擔						
小靈便型乾散貨船	13	17.3	87.6	129.9	32.4	267.2
大靈便型乾散貨船	6	7.8	23.3	59.9	51.6	142.6
	19	25.1	110.9	189.8	84.0	409.8

此等承擔以及將來購置的貨船款項將一同由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。本集團已就與相關資產功能貨幣不同的承擔訂立遠期外匯合約，按預先議定的匯率購買有關貨幣。

視乎確實的交付日期，此等承擔加上現有的貨船預期將會增加小靈便型及大靈便型乾散貨船於2014年的貨船日數至分別約23,750日及5,450日。目前自有的小靈便型及大靈便型乾散貨船（包括此等承擔）於2014年的日均折舊預計分別為約每日3,000美元及3,600美元。然而，此等金額將會隨著日後可能購買貨船及年內將入塢成本資本化而改變。

船隻購買選擇權

部分租賃合約賦予本集團於租賃期內以預先議定的時間及行使價購買相關船隻的選擇權。本集團現有的購買選擇權以其最早可予行使年度之平均行使價、於該等年度之船隻數目及該等船隻之平均船齡如下：

最早可予行使 選擇權之年度	船隻類型	於 2014 年 6 月 30 日艘數	貨船之平均船齡 (年)	購買選擇權之 平均行使價 ¹ (百萬美元)
2014 年	小靈便型	1	7	16.8
	拖船及駁船	3	5	4.8
2016 年	小靈便型	2	5	30.4
	大靈便型	1	5	30.0
2017 年	超巴拿馬型	1	5	52.6
	小靈便型	2	9	19.3
2020 年	小靈便型	3	5	23.0
2021 年	小靈便型	3	6	24.9
	大靈便型	1	5	35.0
2022 年	小靈便型	1	7	30.7
	大靈便型	1	7	27.0
總計		19		

附註1：包括部分以日圓計價的購買選擇權。

附註2：就三艘平均船齡為17年的融資租賃貨船而言，我們持有現可行使的購買選擇權，平均行使價為6,900,000美元。

根據Clarksons的報告，船齡五年的32,000載重噸小靈便型乾散貨船及56,000載重噸大靈便型乾散貨船的估計公平市值分別為19,500,000美元及25,500,000美元。

貨船經營租賃承擔

貨船經營租賃承擔為941,700,000美元（2013年12月31日：854,100,000美元），其中小靈便型乾散貨船佔629,700,000美元；大靈便型乾散貨船佔265,400,000美元；超巴拿馬型乾散貨船佔45,800,000美元；及拖船佔800,000美元。

由於本集團運載的貨物數量上升，小靈便型乾散貨船的經營租賃承擔日數增加5%至60,400日（2013年12月31日：57,600日），而大靈便型乾散貨船的經營租賃承擔日數增加44%至20,820日（2013年12月31日：14,470日）。

下表列示本集團租入之小靈便型及大靈便型乾散貨船於餘下經營租賃期內各年度的日均合約租金及總貨船日數（假設不會在租賃合約到期前行使購買選擇權）。

不包括租金與指數掛鈎的貨船的承擔

年度	小靈便型乾散貨船		大靈便型乾散貨船	
	貨船日數	日均租金 (美元)	貨船日數	日均租金 (美元)
2014年下半年	7,310	9,570	3,340	11,860
2015年	11,140	10,220	3,720	12,930
2016年	9,170	10,290	3,350	12,920
2017年起	32,780	10,720	10,410	12,910
總計	60,400		20,820	
經營租賃承擔總額		629.7百萬美元		265.4百萬美元

2014年包括租金與指數掛鈎的貨船的承擔

本集團於首六個月已完成及於2014年及2015年餘下的租賃期內以固定租金及與指數掛鈎的租金作出的承擔分析如下：

小靈便型乾散貨船

	2014年上半年		2014年下半年		2015年	
	貨船日數	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)
長期（一年以上）	5,270	9,500	5,550	9,820	10,890	10,250
短期	4,650	10,210	1,760	8,780	250	8,780
與指數掛鈎	6,090	9,210	5,020	市場租金	4,880	市場租金
總計	16,010	9,590	12,330		16,020	

大靈便型乾散貨船

	2014年上半年		2014年下半年		2015年	
	貨船日數	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)
長期（一年以上）	1,780	12,090	1,970	12,790	3,720	12,930
短期	6,040	13,630	1,370	10,520	—	—
與指數掛鈎	1,350	10,460	1,080	市場租金	210	市場租金
總計	9,170	12,860	4,420		3,930	

本集團所訂立長期合約的日均租金上升，在一定程度上反映集團作出的小靈便型乾散貨船租賃承擔從集中於傳統的28,000至32,000載重噸設計轉向較大型的37,000載重噸設計的貨船。

租金與指數掛鈎的貨船經營租賃承擔乃指以與市場掛鈎的浮動租金租賃。此浮動租金乃與波羅的海小靈便型乾散貨船指數或波羅的海超靈便型乾散貨船指數（按適用）掛鈎，並一般被調高以反映與波羅的海指數參考貨船不同的貨船特性。對比指數參考貨船，本集團租賃的貨船通常都較大型及具較高燃料效益。

財務報表

集團財務分析

截至6月30日止六個月

百萬美元	2014年	2013年	變動
營業額	910.0	766.8	+19%
服務開支	(908.2)	(741.1)	-23%
毛利	1.8	25.7	-93%
分部(虧損)/溢利淨額	(16.1)	25.8	-162%
財務	-	(4.3)	+100%
已終止經營業務			
- 滾裝貨船	(0.5)	(0.8)	+38%
非直接開支的一般行政及管理開支	(4.9)	(7.1)	+31%
基本(虧損)/溢利	(21.5)	13.6	-258%
未變現的衍生工具開支	(0.3)	(3.5)	+91%
拖船減值及撥備	(63.9)	-	-100%
滾裝貨船匯兌虧損	(5.0)	(8.3)	+40%
行使五項於融資租賃之購買選擇權之開支	-	(6.1)	+100%
拖船匯兌收益	-	4.6	-100%
股東應佔(虧損)/溢利	(90.7)	0.3	>-100%
稅息折舊及攤銷前溢利 (不包括拖船減值)	38.9	59.4	-35%
淨溢利率	-10%	0%	-10%
平均股本回報率	-14%	0%	-14%

分部

管理層以兩個航運相關的報告分部分分析本集團的業務表現：

- 太平洋乾散貨船
- 太平洋拖船

未分配業務主要為：

- 財務部門
- 太平洋滾裝貨船：我們於2012年9月已將滾裝貨船以遠期交付方式出售。因此，滾裝貨船分部已被歸類為已終止經營業務

有關+/-變動的附註

於我們的報告中，正數變動代表數字有所改善，而負數變動則代表數字出現不利變動。

本集團2014年首六個月的業績的主要影響因素如下：

- 營業額增加19%，主要由於本集團的小靈便型和大靈便型乾散貨船收租日增加所致。
- 服務開支增加23%，主要由於本集團的乾散貨船船隊規模擴展令燃料及港口開銷及租金開支增加所致。
- 分部及基本業績轉為虧損淨額，主要因為大靈便型乾散貨船短期租入成本上升、乾散貨運市場第二季表現疲弱及拖船業績疲弱。
- 股東應佔虧損受貨船賬面值與國際市值睇齊所作出的63,900,000美元拖船減值及撥備所致。減值及撥備包括：
 - 非現金貨船減值支出51,600,000美元；
 - 就我們於合營公司的權益作出的非現金減值10,100,000美元；及
 - 撥備2,200,000美元。
- 稅息折舊及攤銷前溢利為38,900,000美元（2013年：59,400,000美元），帶來正現金流，以及本集團於期末持有的現金及存款共320,200,000美元（2013年12月31日：486,100,000美元）。

分部業績淨額

截至6月30日止六個月

百萬美元	2014年	2013年
太平洋乾散貨船	(6.5)	11.3
太平洋拖船	(9.2)	12.6
所有其他分部	(0.4)	1.9
分部(虧損)/溢利淨額	(16.1)	25.8

基本溢利

包括：

- 分部業績
- 財務部門的表現
- 已終止經營業務
- 非直接開支的一般行政及管理開支

不包括：

- 出售資產損益及減值
- 衍生工具於未來期間列賬的未變現非現金開支及收益

未經審核簡明綜合損益表

	附註	截至6月30日止六個月	
		2014年 千美元	2013年 千美元
持續經營業務			
營業額		909,970	766,793
服務開支		(908,132)	(741,126)
毛利		1,838	25,667
一般行政及管理開支		(4,927)	(9,495)
貨船減值及撥備		(53,784)	–
其他收入及收益		3,880	5,581
其他開支		(7,848)	(320)
財務收入		6,081	8,547
財務開支		(21,684)	(24,869)
應佔合營公司溢利減虧損及減值		(8,032)	2,785
應佔聯營公司溢利減虧損		–	2,226
除稅前(虧損)/溢利	4	(84,476)	10,122
稅項	5	(703)	(710)
期內(虧損)/溢利		(85,179)	9,412
已終止經營業務			
期內虧損		(5,484)	(9,147)
股東應佔(虧損)/溢利		(90,663)	265
股息	6	–	–
股東應佔(虧損)/溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	7(a)		
來自持續經營業務		(4.47)	0.48
來自已終止經營業務		(0.29)	(0.47)
來自股東應佔(虧損)/溢利		(4.76)	0.01
每股攤薄盈利	7(b)		
來自持續經營業務		(4.47)	0.48
來自已終止經營業務		(0.29)	(0.47)
來自股東應佔(虧損)/溢利		(4.76)	0.01

有關損益表內分部資料的詳情，見附註3(a)。

未經審核簡明綜合全面收益表

	截至6月30日止六個月	
	2014年 千美元	2013年 千美元
股東應佔(虧損)/溢利	(90,663)	265
其他全面收益—可能被重新分類至損益內的項目：		
匯兌差額	9,584	(25,177)
出售物業、機器及設備時從儲備撥回匯兌虧損	5,022	8,331
償還股東貸款時從儲備撥回匯兌收益	–	(4,559)
現金流量對沖：		
—轉撥至損益表之財務開支	4,303	2,982
—公平值虧損	(1,471)	(3,147)
可供出售財務資產之公平值(虧損)/收益	(718)	1,525
股東應佔全面收益總額	(73,943)	(19,780)

未經審核簡明綜合資產負債表

	附註	2014年 6月30日 千美元	2013年 12月31日 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備		1,675,993	1,622,297
投資物業		2,632	2,675
土地使用權		2,926	2,971
商譽		25,256	25,256
於合營公司的權益		15,060	26,650
於聯營公司的投資		1,332	1,332
可供出售財務資產		4,176	4,894
衍生資產		14,008	13,175
應收貿易賬款及其他應收款項	8	39,373	65,975
有限制銀行存款		1,317	1,269
其他非流動資產		2,871	5,917
		1,784,944	1,772,411
流動資產			
存貨		97,417	104,006
衍生資產		1,370	2,238
應收貿易賬款及其他應收款項	8	165,866	142,374
有限制銀行存款		1,118	1,593
現金及存款		317,810	483,200
		583,581	733,411
已終止經營業務之資產分類為持作出售		-	31,624
		583,581	765,035
資產總額		2,368,525	2,537,446
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本		193,486	193,237
保留溢利		425,385	526,582
其他儲備		597,241	584,475
總權益		1,216,112	1,304,294
負債			
非流動負債			
衍生負債		13,435	18,779
長期借貸		756,425	708,660
		769,860	727,439
流動負債			
衍生負債		6,144	4,580
應付貿易賬款及其他應付款項	9	155,748	166,475
長期借貸的流動部分		218,311	328,565
應付稅項		2,350	1,985
有償契約撥備		-	656
		382,553	502,261
已終止經營業務之負債分類為持作出售		-	3,452
		382,553	505,713
負債總額		1,152,413	1,233,152
流動資產淨額		201,028	259,322
資產總額減流動負債		1,985,972	2,031,733

有關資產負債表分部資料的詳情，見附註3(b)。

附註：

1. 一般資料及編製基準

本公司於2004年3月10日根據百慕達1981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。

本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。本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2013年12月31日止年度之年度財務報表一併閱覽。

2. 採納新訂／經修訂之香港會計準則

除下述者外，此報表採納之會計政策與截至2013年12月31日止年度之年度財務報表所採納的一致。

以下新訂準則及對準則之修訂於2014年1月1日起的會計期間強制實行並與本集團之業務有關。

香港會計準則第32號(經修訂)	金融工具：呈列
香港會計準則第36號	資產減值

採納此等新訂準則及對準則之修訂並無導致本集團的會計政策出現重大變動，但有增加與此等新準則有關之披露。

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。本附註內的須予呈報的營運分部與向部門主管及董事會呈報的資料之提呈方式一致。

本集團的營業額主要由提供國際乾散貨船貨運服務，以及於澳洲及紐西蘭提供港口及離岸拖船支援服務而產生。

「財務」部門管理本集團的現金及借貸。

由於董事認為提供貨運服務乃跨國經營，該等業務的性質無法按具體地區分部對營運溢利進行有意義的分配，故未有呈列地區分部資料。

3. 分部資料(續)

(a) 損益表分部資料

截至2014年6月30日止期間 千美元	太平洋 乾散貨船	太平洋 拖船	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
					財務	太平洋 滾裝貨船	其他			
持續經營業務										
營業額	865,513	43,947	183	909,643	-	-	(1,700)	907,943	2,027	909,970
運費及租金	865,513 ¹	42,508	-	908,021	-	-	(1,700) ¹	906,321	2,027 ¹	908,348
海事管理服務	-	1,439	183	1,622	-	-	-	1,622	-	1,622
燃料及港口開銷	(453,252) ²	(3,800)	-	(457,052)	-	-	601 ²	(456,451)	456,451 ²	-
按期租合約對等基準的收入	412,261									
服務開支	(402,720)	(48,961)	-	(451,681)	-	-	-	(451,681)	(456,451)	(908,132)
燃料及港口開銷	-	-	-	-	-	-	-	-	(456,451) ²	(456,451)
貨船租賃開支	(273,028)	(6,395)	-	(279,423)	-	-	-	(279,423)	-	(279,423)
貨船營運開支	(61,083)	(27,816)	-	(88,899)	-	-	-	(88,899)	-	(88,899)
貨船折舊	(43,890)	(5,710)	-	(49,600)	-	-	-	(49,600)	-	(49,600)
直接管理開支	(24,719)	(9,040)	-	(33,759)	-	-	-	(33,759)	-	(33,759)
毛利	9,541	(8,814)	183	910	-	-	(1,099)	(189)	2,027	1,838
一般行政及管理開支	-	-	-	-	-	-	(4,927) ³	(4,927)	-	(4,927)
貨船減值及撥備	-	-	-	-	-	-	(63,859) ⁴	(63,859)	10,075 ⁴	(53,784)
其他收入及開支	-	(1,941)	-	(1,941)	-	-	-	(1,941)	(2,027) ¹	(3,968)
財務開支淨額	(16,082)	(273)	-	(16,355)	- ⁷	-	752 ⁵	(15,603)	-	(15,603)
應佔合營公司溢利減虧損及減值	-	2,043	-	2,043	-	-	-	2,043	(10,075) ⁴	(8,032)
應佔聯營公司溢利減虧損	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
除稅前(虧損)/溢利	(6,541)	(8,985)	183	(15,343)	-	-	(69,133)	(84,476)	-	(84,476)
稅項	-	(153)	(550)	(703)	-	-	-	(703)	-	(703)
期內虧損	(6,541)	(9,138)	(367)	(16,046)	-	-	(69,133)	(85,179)	-	(85,179)
已終止經營業務										
期內虧損	-	-	-	-	-	(462)	(5,022) ⁶	(5,484)	-	(5,484)
股東應佔虧損	(6,541)	(9,138)	(367)	(16,046)	-	(462)	(74,155)	(90,663)	-	(90,663)

- (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，已變現及未變現之收益及開支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屬「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服務開支。相關的衍生資產及負債屬「未分配其他」項下。
- (3) 「未分配其他」項下主要為企業管理開支。
- (4) 「未分配其他」項下為i)太平洋拖船的非現金減值開支51,600,000美元，ii)太平洋拖船於其合營公司的權益的非現金減值開支10,100,000美元及iii)其他撥備2,200,000美元。是項減值並無分配至太平洋拖船的分部業績，原因為其與該分部的相關營運並無關係。就呈報財務報表而言，太平洋拖船於其合營公司的權益的非現金減值開支乃重新分配為應佔合營公司溢利減虧損及減值。相關的貨船及於合營公司的權益屬「太平洋拖船」項下。
- (5) 「未分配其他」項下為未變現利率掉期合約收益淨額800,000美元(2013年：1,400,000美元)。比較數字亦包括與於行使五項於融資租賃之貨船購買選擇權時償還融資租賃負債有關之開支6,100,000美元。
- (6) 於2014年之「其他」項下的5,000,000美元(2013年：8,300,000美元)與於期內開始光船租賃予買方的一艘(2013年：三艘)滾裝貨船有關的匯兌儲備撥回。
- (7) 由2014年起，所有涉及目前的貨船承擔及將來購買貨船的融資成本和相關開支，在扣除利息收入後，會分配至相關的業務分部。因此，財務分部不會錄得任何財務開支淨額。

3. 分部資料(續)

(a) 損益表分部資料(續)

截至2013年6月30日止期間 千美元	太平洋 乾散貨船	太平洋 拖船	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
					財務	太平洋 滾裝貨船	其他			
持續經營業務										
營業額	704,099	62,239	261	766,599	-	-	150	766,749	44	766,793
運費及租金	704,099 ¹	57,795	-	761,894	-	-	150 ¹	762,044	44 ¹	762,088
海事管理服務	-	4,444	261	4,705	-	-	-	4,705	-	4,705
燃料及港口開銷	(382,348) ²	(1,478)	-	(383,826)	-	-	(5,032) ²	(388,858)	388,858 ²	-
按期租合約對等基準的收入	321,751									
服務開支	(301,190)	(51,078)	-	(352,268)	-	-	-	(352,268)	(388,858)	(741,126)
燃料及港口開銷	-	-	-	-	-	-	-	-	(388,858) ²	(388,858)
貨船租賃開支	(211,389)	(4,443)	-	(215,832)	-	-	-	(215,832)	-	(215,832)
貨船營運開支	(41,273)	(30,274)	-	(71,547)	-	-	-	(71,547)	-	(71,547)
貨船折舊	(30,186)	(6,667)	-	(36,853)	-	-	-	(36,853)	-	(36,853)
直接管理開支	(18,342)	(9,694)	-	(28,036)	-	-	-	(28,036)	-	(28,036)
毛利	20,561	9,683	261	30,505	-	-	(4,882)	25,623	44	25,667
一般行政及管理開支	-	-	-	-	(2,406)	-	(7,089) ³	(9,495)	-	(9,495)
其他收入及開支淨額	-	688	-	688	58	-	4,559	5,305	(44) ¹	5,261
財務開支淨額	(9,309)	(350)	-	(9,659)	(1,988)	-	(4,675) ⁵	(16,322)	-	(16,322)
應佔合營公司溢利減虧損	-	2,785	-	2,785	-	-	-	2,785	-	2,785
應佔聯營公司溢利減虧損	-	-	2,226	2,226	-	-	-	2,226	-	2,226
除稅前溢利/(虧損)	11,252	12,806	2,487	26,545	(4,336)	-	(12,087)	10,122	-	10,122
稅項	-	(168)	(542)	(710)	-	-	-	(710)	-	(710)
期內溢利/(虧損)	11,252	12,638	1,945	25,835	(4,336)	-	(12,087)	9,412	-	9,412
已終止經營業務										
期內虧損	-	-	-	-	-	(816)	(8,331) ⁶	(9,147)	-	(9,147)
股東應佔溢利/(虧損)	11,252	12,638	1,945	25,835	(4,336)	(816)	(20,418)	265	-	265

3. 分部資料(續)

(b) 資產負債表分部資料

於2014年6月30日					未分配			如財務 報表所示
千美元	太平洋 乾散貨船	太平洋 拖船	所有 其他分部	分部總計	財務	太平洋 滾裝貨船	其他	
資產總額	1,750,373	171,900 ⁴	10,169	1,932,442	420,705	-	15,378 ^{1,2}	2,368,525
包括：								
物業、機器及設備	1,544,956	127,433 ⁴	3,604	1,675,993	-	-	-	1,675,993
—包括物業、機器及設備的添置	146,618	1,221	1,279	149,118	-	-	-	149,118
於合營公司的權益	-	15,060 ⁴	-	15,060	-	-	-	15,060
於聯營公司的投資	-	-	1,332	1,332	-	-	-	1,332
現金及存款總額	-	9,367	104	9,471	310,774	-	-	320,245
負債總額	1,087,361	35,091	1,091	1,123,543	15,017	-	13,853 ^{1,2}	1,152,413
包括：								
長期借貸	953,098	21,638	-	974,736	-	-	-	974,736
	· 銀行貸款 · 融資租賃 負債 · 可換股債券	· 銀行貸款					· 衍生負債	
	· 已交付及建造中的 貨船 · 商譽		· 物業		· 本集團的未分配現 金 · 滾裝貨船應收款項		· 衍生資產	
		· 澳洲 OMSA · 紐西蘭添油船	· 加拿大 Gold River 海運碼頭					

於2013年12月31日					未分配			如財務 報表所示
千美元	太平洋 乾散貨船	太平洋 拖船	所有 其他分部	分部總計	財務	太平洋 滾裝貨船	其他	
資產總額	1,654,865	243,693	12,542	1,911,100	579,309	31,624	15,413 ^{1,2}	2,537,446
包括：								
物業、機器及設備	1,436,312	183,035	2,950	1,622,297	-	-	-	1,622,297
—包括物業、機器及設備的添置	442,147	14,350	1,863	458,360	-	-	-	458,360
於合營公司的權益	-	26,650	-	26,650	-	-	-	26,650
—包括於一間合營公司的權益的增加	-	17,999	-	17,999	-	-	-	17,999
於聯營公司的投資	-	-	1,332	1,332	-	-	-	1,332
現金及存款總額	-	15,361	120	15,481	470,581	-	-	486,062
負債總額	1,160,396	39,788	882	1,201,066	12,065	3,452	16,569 ^{1,2}	1,233,152
包括：								
長期借貸	1,015,012	22,213	-	1,037,225	-	-	-	1,037,225

4. 除稅前虧損／溢利

除稅前虧損／(溢利)於扣除／(計入)下列各項後列示：

千美元	截至6月30日止六個月	
	2014年	2013年
所耗燃料	280,756	243,640
減值虧損撥備／(撥備撥回)		
—貨船	51,581	—
—應收貿易賬款	(306)	88
折舊		
—自有貨船	46,285	29,658
—融資租賃貨船	3,315	7,195
—其他自有物業、機器及設備	904	847
—投資物業	34	33
土地使用權攤銷	37	58
所耗潤滑油	4,001	3,123
出售物業、機器及設備的收益	—	688
結構性票據的公平值收益	—	(58)
貸款利息		
—銀行貸款	9,628	7,262
—融資租賃	739	4,662
—可換股債券	7,578	7,561
利率掉期合約虧損淨額	3,496	1,540
貨運期貨協議虧損淨額	2,027	44
遠期外匯合約收益淨額	—	(481)
燃料掉期合約(收益)／虧損淨額	(515)	4,519

5. 稅項

根據本集團經營所在國家適用的稅務條例，國際乾散貨貿易船運收入毋須或免除納稅。拖船及滾裝貨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。

自綜合損益表扣除／(計入)的稅項為：

千美元	截至6月30日止六個月	
	2014年	2013年
即期稅項		
—香港利得稅，按稅率16.5%(2013年：16.5%)計算撥備	288	310
—海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	456	422
就過往年度作出調整	(41)	(22)
稅項支出	703	710

6. 股息

截至2014年及2013年6月30日止期間並無宣布派發中期股息。期內已支付2013年度末期股息每股5港仙或0.6美仙，總額為12,385,000美元。

7. 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按本集團的股東應佔溢利除以期內已發行普通股(不包括本公司長期獎勵計劃及股份獎勵計劃之受託人所持的股份及未歸屬有限制股份)的加權平均數所計算。

		截至6月30日止六個月	
		2014年	2013年
持續經營業務之(虧損)/溢利	(千美元)	(85,179)	9,412
已終止經營業務之虧損	(千美元)	(5,484)	(9,147)
股東應佔(虧損)/溢利	(千美元)	(90,663)	265
已發行普通股的加權平均數	(千股)	1,903,878	1,935,722
每股基本盈利			
— 持續經營業務	(美仙)	(4.47)	0.48
— 已終止經營業務	(美仙)	(0.29)	(0.47)
	(美仙)	(4.76)	0.01
相等於			
— 持續經營業務	(港仙)	(34.70)	3.78
— 已終止經營業務	(港仙)	(2.23)	(3.67)
	(港仙)	(36.93)	0.11

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按本集團的股東應佔溢利除以就可換股債券、認股權及未歸屬攤薄性有限制股份對潛在攤薄普通股的數目作出調整後的期內已發行普通股(但不包括本公司長期獎勵計劃及股份獎勵計劃之受託人所持的股份)的加權平均數所計算。

		截至6月30日止六個月	
		2014年	2013年
用以釐定每股攤薄盈利之持續經營業務之(虧損)/溢利	(千美元)	(85,179)	9,412
已終止經營業務之虧損	(千美元)	(5,484)	(9,147)
股東應佔(虧損)/溢利	(千美元)	(90,663)	265
用於計算每股攤薄盈利之經調整普通股加權平均數	(千股)	1,903,878	1,935,901
每股攤薄盈利			
— 持續經營業務	(美仙)	(4.47)	0.48
— 已終止經營業務	(美仙)	(0.29)	(0.47)
	(美仙)	(4.76)	0.01
相等於			
— 持續經營業務	(港仙)	(34.70)	3.78
— 已終止經營業務	(港仙)	(2.23)	(3.67)
	(港仙)	(36.93)	0.11

截至2014年6月30日止期間的每股攤薄盈利與每股基本盈利相同，此乃由於可換股債券潛在可轉換的普通股及未歸屬有限制股份具有反攤薄影響。

8. 應收貿易賬款及其他應收款項

(a) 應收貿易賬款

應收貿易賬款及其他應收款項包括應收貿易賬款淨額，其按發票日期的賬齡如下：

千美元	2014年 6月30日	2013年 12月31日
30日或以下	32,341	27,500
31—60日	5,099	6,029
61—90日	3,057	3,888
90日以上	4,333	7,246
	44,830	44,663

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，任何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。

(b) 出售滾裝貨船之其他應收款項

其他應收款項中包括有關滾裝貨船出售交易98,757,000美元之款項。該款項相當於三艘已開始以光船租賃方式租予買家的滾裝貨船之出售所得款項淨額。此等款項預計將於2015年12月前全數收回。其公平值是以6%借貸利率為基礎按已貼現的現金流計算。該貼現率代表於借入時的歐元借貸利率（包括相關的信貸息差）。

9. 應付貿易賬款及其他應付款項

應付貿易賬款及其他應付款項包括應付貿易賬款，其按到期日的賬齡如下：

千美元	2014年 6月30日	2013年 12月31日
30日或以下	58,168	70,982
31—60日	553	1,072
61—90日	51	157
90日以上	4,511	3,883
	63,283	76,094

購買、出售或贖回證券

本集團於2016年到期的可換股債券的債券持有人行使認沽期權後，已於2014年4月14日完成贖回及註銷債券（全數本金總額20,400,000美元，連同應計但未付之利息）。餘下未被贖回的債券之本金總額已減至209,600,000美元，佔原本已發行之債券本金總額的91.13%。

除上文披露及為履行根據本公司之2013年股份獎勵計劃授出有限制獎勵外，本公司或其任何附屬公司於期內均無購買、出售或贖回任何本公司的股本或可換股債券。

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，截至2014年6月30日止六個月內，董事已全面遵守標準守則及其操守守則所載列有關董事證券交易的規定標準。

遵守企業管治守則

截至2014年6月30日止六個月整段期間，本集團已全面遵守上市規則附錄十四所載之企業管治守則內的所有守則條文。

審核委員會審閱

本公司審核委員會已審閱此份本公司截至2014年6月30日止六個月的中期業績公布及2014年度中期報告。

中期股息及截止過戶

由於董事會並無宣派中期股息，故本公司股東名冊將不會就此暫停辦理股份的過戶登記。

中期報告及在聯交所網站的資料披露

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。

本公司之中期報告以中、英文印製，並將於2014年8月19日或前後寄發予選擇收取印刷本之股東當日，在本公司網站登載。

董事

於本公布日期，本公司之董事為：

執行董事：

唐寶麟、Mats Henrik Berglund、Jan Rindbo、Andrew Thomas Broomhead及Chanakya Kocherla。

獨立非執行董事：

Patrick Blackwell Paul、Robert Charles Nicholson、Alasdair George Morrison、Daniel Rochfort Bradshaw及Irene Waage Basili。

註：本業績公布之中英文版如有歧義，概以英文版為準。

股東及投資者務請注意，此份截至2014年6月30日止六個月之中期業績公布，乃根據本集團的內部記錄及管理賬目編製。本公司謹此提醒股東及投資者，不應過分依賴本中期業績公布，及務請彼等於買賣本公司股份時審慎行事。