



2011 年報



B 太平洋航運

我們對2011年年報進行全面革新，種種改變意味著我們踏出改革的一步，向着「綜合報告」的目標邁進

這可加強我們業務回顧的精要性、流暢性及全面性

我們冀盼廣大的持份者認同本年報內容更清晰、更有用及更具資訊性

我們樂意聽取 閣下意見，煩請 閣下抽空填寫載於本年報末頁或登載於我們公司網址 (www.pacificbasin.com) 上的調查問卷



導覽符號解釋



連結至本年報內的相關詳情



連結至我們網站或其他外部網站的相關詳情

本年報內常見詞彙的釋義，請參閱我們網站



本報告的封面照由Jaene S. Felipe船長航行小靈便型乾散貨船「Santiago Basin」時拍攝，而封面內頁照片由來自紐西蘭南島的專業攝影師Chris Howell拍攝。我們謹此向他們及其他員工與支持者不時向我們送贈照片，致以衷心感激



2 集團簡介	6 業務運作方式
3 業務簡介	8 2011年業績摘要
4 創造價值	10 主席報告書

集團簡介



14 太平洋乾散貨船
20 太平洋能源及基建服務
23 太平洋滾裝貨船

業務回顧



27 集團穩健性監控
28 綜合集團表現
32 資金及承擔

財務回顧



38 企業社會責任	44 環境
40 綠色事業－業務佐證	48 工作場所
42 在企業社會責任工作的表現	54 社區

企業社會責任報告



58 風險	77 董事會報告
64 企業管治	84 致股東的資料
70 董事及高級管理層	88 新聞及成就
73 薪酬報告	153 公司資料

管治



92 綜合資產負債表	96 綜合現金流量表
93 本公司資產負債表	97 財務報表附註
94 綜合損益表	151 獨立核數師報告
95 綜合全面收益表	152 本集團財務概要
95 綜合權益變動結算表	

財務報表

02 | 集團簡介

太平洋航運乃具領導地位的現代化小靈便型及大靈便型乾散貨船的船東和營運商。我們亦擁有及經營離岸與港口拖船及滾裝貨船貨運業務。



太平洋乾散貨船



太平洋拖船



太平洋滾裝貨船

我們的願景

成為航運業的領袖，以及客戶、員工、股東及其他持份者的首選理想夥伴

我們的使命

透過不斷提升服務水平及經營標準達致我們的願景

我們的策略

藉著優化船隊，在我們經營業務的方式上持續追求效率、責任感及專業性，以達致可持續增長

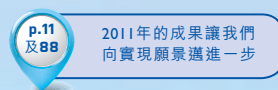
引領新投資到我們核心的乾散貨船業務－耐心等待適當時機及價格－從而加強鞏固我們於小靈便型及大靈便型乾散貨船分部的市場領導地位

隨著特定項目落實時，增加我們對拖船船隊的投資

我們的立場

我們對本身的業務、員工及品牌充滿熱忱，因此我們的首要關注為：

- 為客戶面對的挑戰尋找合適的解決方法
- 兌現承諾；於營運當中在勤勉、專注、安全及可靠的層面上達到最高水平
- 長期關係勝過短期利益
- 靈活精銳的架構以作出迅速決策
- 默默耕耘所贏得的崇高聲譽

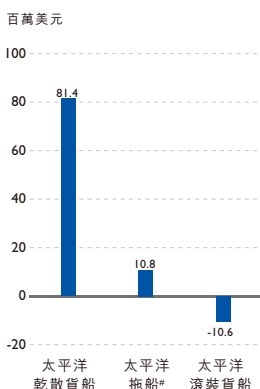


本集團

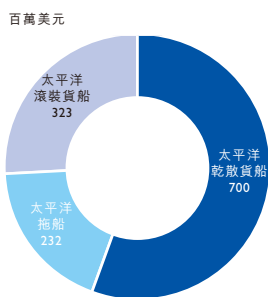
本公司總部設於香港並於香港上市，共設有21間辦事處，擁有2,000名船員及300*名岸上員工，並在全球以下列品牌經營三大海事業務：

- 太平洋乾散貨船
- 太平洋拖船#
- 太平洋滾裝貨船

2011年分部溢利淨額



分部資產淨值 (於年末)



Pacific Basin Dry Bulk

我們核心的乾散貨船業務本着以客為先的宗旨，主要以長期貨運合約或現貨租賃，為工業客戶及原材料及其他乾散貨船商品生產商提供專業、優質、可靠及具競爭力的貨運服務。我們具有豐富經驗的租務及貨船營運專業隊伍，於全球十間貨船租賃辦事處提供無間斷的支援，令我們的服務得以不斷提升。

PB Towage

太平洋拖船#業務主要在澳大利亞以PB Towage及PB Sea-Tow品牌營運，經營現代化的優質拖船船隊，為能源及基建項目提供港口拖船及離岸項目支援服務。

PB RoRo

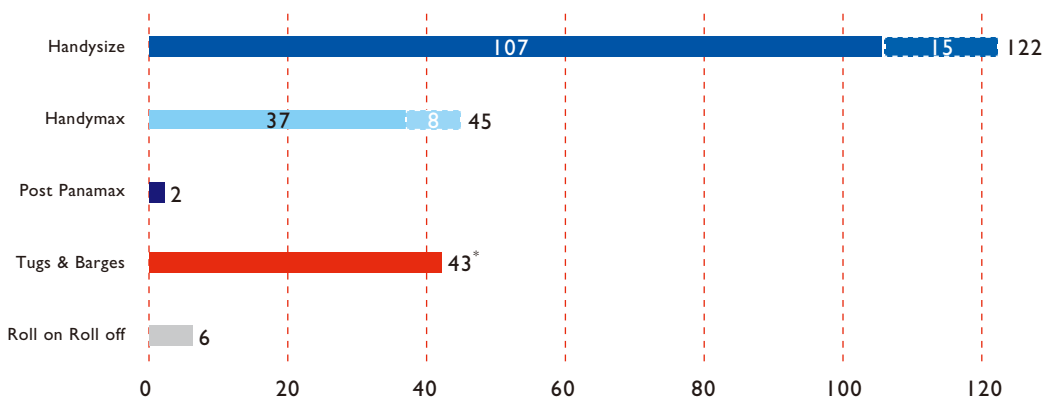
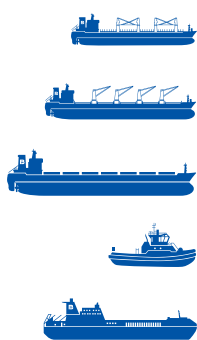
太平洋滾裝貨船業務擁有一支優質的新型滾裝貨船船隊，具有高效能及高性能設計特點，適合歐洲、地中海及全球其他更多地區較長線的沿岸貨運渡輪航線。太平洋滾裝貨船主要以定期租賃形式向滾裝貨船專業營運商提供貨船。

* 在出售PacMarine Services後

前稱「太平洋能源及基建服務」

本集團船隊

於2012年2月23日



新建造貨船：23

貨船數目：218

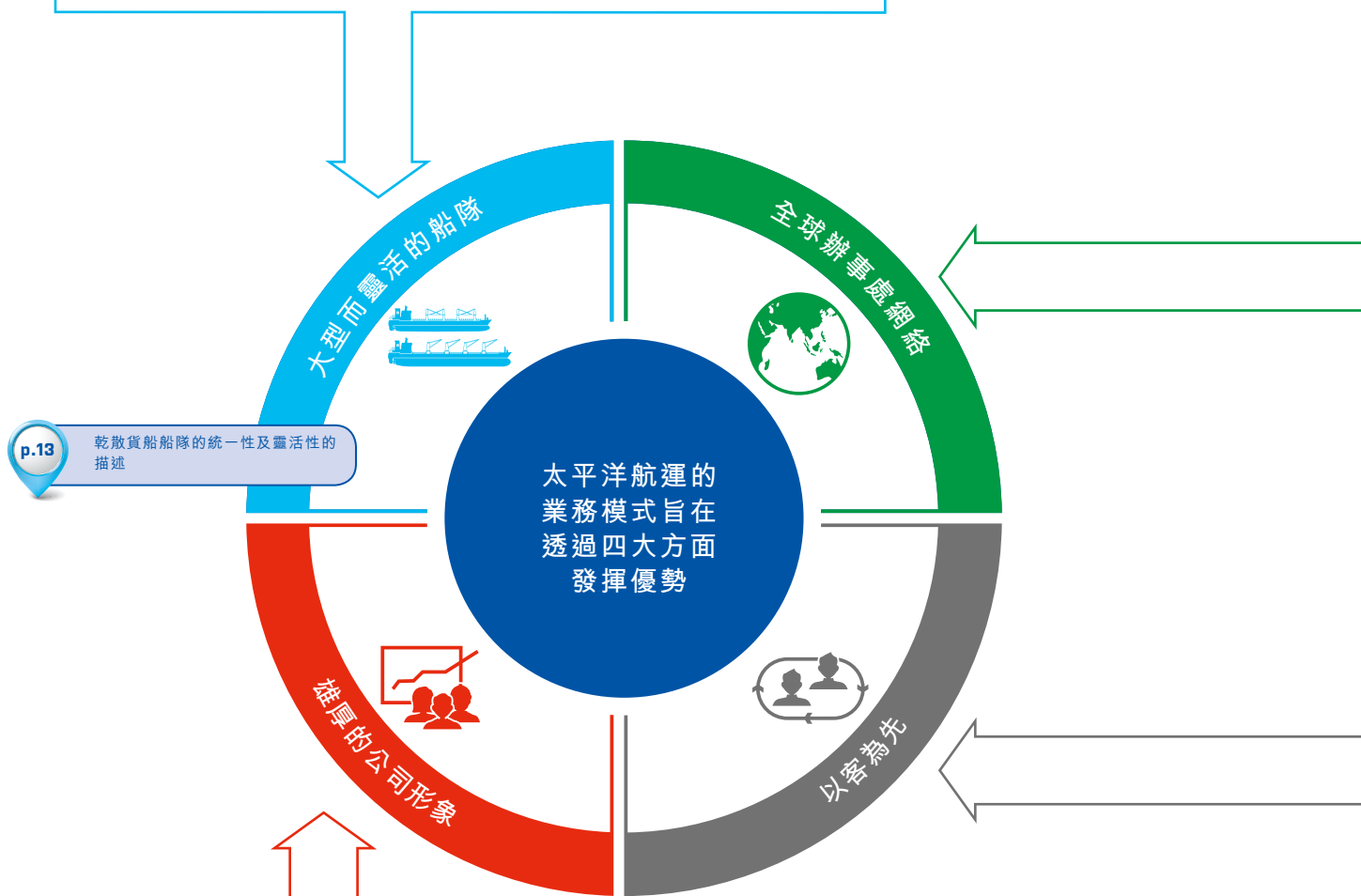
* 包括35艘拖船、7艘駁船及1艘添油船



04 | 創造價值

我們的乾散貨船業務模式

- 現代化小靈便型乾散貨船的最大獨立船東及營運商，佔全球現代化（船齡最長15年）25,000-40,000載重噸貨船船隊的9%
- 船隊的規模及統一性，讓我們能於高度零散的市場中向客戶提供具競爭力且可靠的服務
- 統一規格的船隊及貨船可靈活互換的特質，讓我們得以將航程配合得最好，減少壓載時間以提高使用率及盈利能力
- 內部設有全面的技術營運部門，使我們能以船東及營運商的身份提供優質及可靠的服務

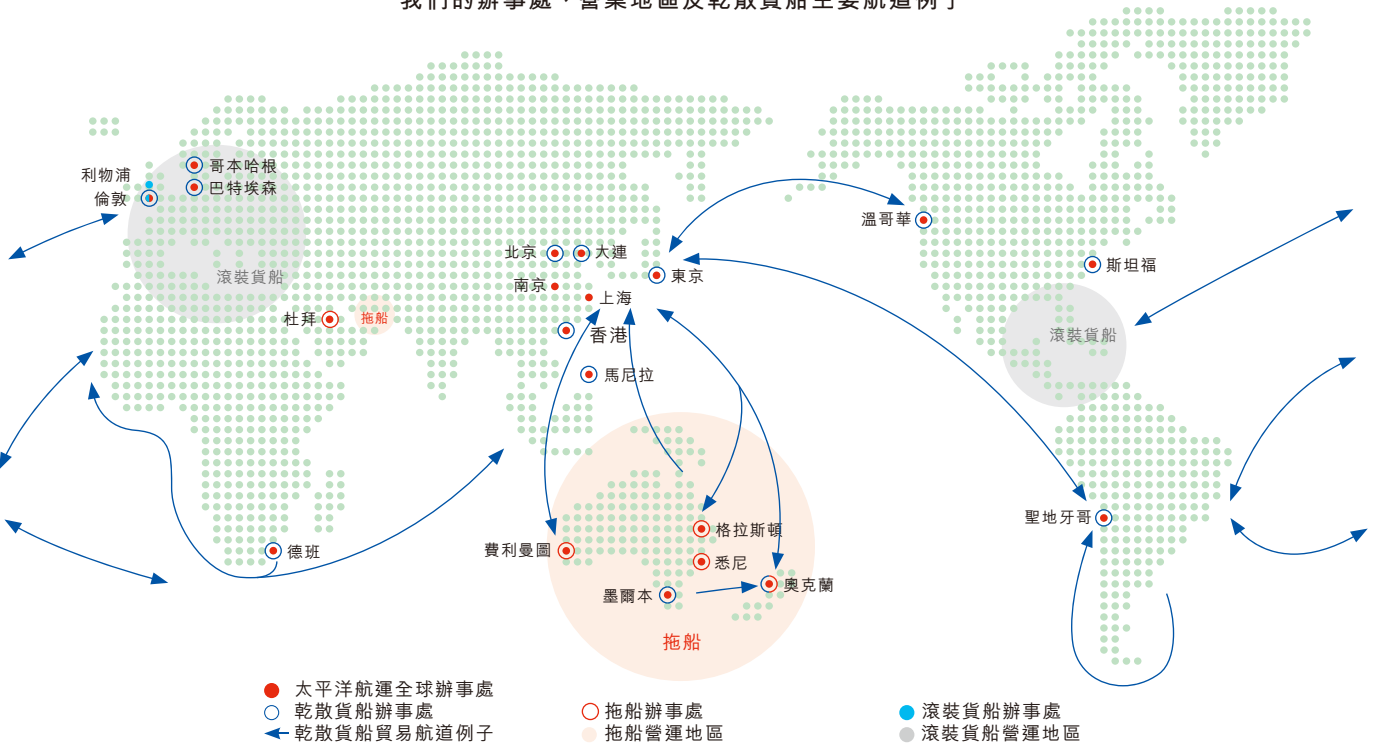


- 憑藉卓越及高透明度的往績及具份量的市場佔有率建立顯赫的聲譽
- 能與優秀的夥伴及持份者合作無間
- 我們的資產負債表彰顯我們的形象：使我們成為貨運客戶及噸位供應商的首選合作夥伴，為我們帶來珍貴商機
- 肩負企業社會責任及環保責任

我們的全球辦事處網絡

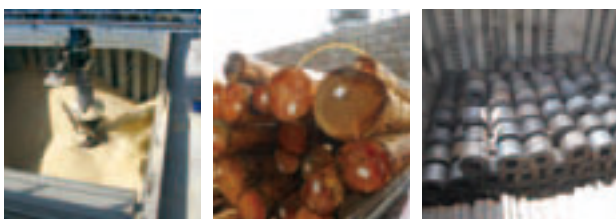
- 全球共21間辦事處
- 分布於六大洲的14間乾散貨船辦事處－包括10間租賃辦事處－讓我們可與客戶緊密聯繫
- 讓我們確切了解客戶需要，並提供首屈一指的本地化客戶服務
- 加快掌握全面而精準的市場情報

我們的辦事處、營業地區及乾散貨船主要航道例子

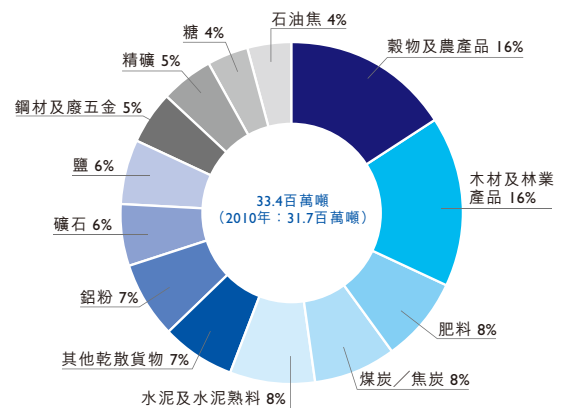


以客為先

- 以客為先的業務模式促成我們與逾300家工業商品生產商及終端用戶建立密切關係
- 增加獲得現貨及長期貨運合約機會
- 實在的貨運合約組合讓我們客戶獲得可靠且具競爭力的長期貨運服務，並降低我們承受現貨市場波動的風險
- 殷勤地向客戶提供服務



2011年乾散貨運量



06 | 業務運作方式

以下為我們的主要業務發展元素及我們跟從的策略性目標的概要，讓我們抓緊機會及推進關鍵績效指標，為創造股東價值及向實現願景邁進

主要業務發展元素

影響我們取得業務成功及財務回報的主要因素

我們的船隊－資本部署

投資乃主要增長元素，在透過以下多方面影響我們的表現：

- 船隊規模
- 乾散貨船船隊的統一性
- 乾散貨船船隊的組合靈活性（自有與租賃貨船比較）
- 乾散貨船的僱用（現貨貨運及長期合約貨運）
- 當前市況的影響
- 業務於三個分部的分布
- 投資選擇及時間
- 現金及借貸管理

我們的關係及國際地位

- 以客為先
- 全球辦事處網絡
- 擁有優秀的貨船供應商、貨品及服務供應商及員工
- 擁有具競爭力的資金來源

我們的團隊

- 員工技能、經驗及專長
- 才能及領導能力的發展
- 傳承計劃
- 員工的參與及滿足感

我們的公司形象、安全及可靠性

- 安全及可靠的表現
- 承諾企業社會責任及可持續增長
- 獲肯定的公司形象

我們堅守的良好企業管治及投資者關係

- 企業管治準則
- 對外與股東溝通的操守

2012年策略性目標

藉著管理主要發展元素，讓我們健全的業務管理層得以在此平台上抓緊機會及降低風險

為股東帶來穩健及持續的回報

- 擴充乾散貨船船隊：於目前的下滑週期，購買及長期租賃小靈便型及大靈便型乾散貨船
- 獲取乾散貨船合約貨運訂單
- 因應客戶的新項目需要擴充拖船業務及船隊
- 保持具競爭力的貨船日均開支
- 保持低於長遠目標的借貸淨額及資本負債比率
- 維持大量現金儲備

深化我們的關係

- 達致最高的客戶滿意程度
- 保持聲譽及持份者網絡
- 提高我們於拖船及滾裝貨船市場日益俱增的聲譽

致力招攬人才及發展技能

- 發展員工的技術、才能及領導能力
- 營造能合作交流、和睦包容及發展事業的工作環境

保持業務的長期可持續性

- 達到我們高水平的安全及環保目標

實踐管治及投資者關係最佳常規

- 評估及修正我們的內部管治常規
- 與持份者積極溝通

網站

分部策略性目標
及首要任務

關鍵績效指標

我們用以監察策略性目標進展的重要指標

- 基本溢利
- 每股股息
- 營運現金對稅息折舊及攤銷前利潤
- 以賬面淨值計算的負債比率
- 收租日數
- 貨船租金
- 船隊使用率
- 貨船開支
- 資產淨值回報率

- 已訂約收入

- 員工流轉
- 外部培訓

- 二氧化碳指數
- 污染事件
- 外部安全檢測試記錄
- 受傷事件及次數
- 停租日

- 投資者會議

風險

可能導致我們偏離實現願景及影響股東價值的主要風險

p.58

風險

財務表現

- 市場風險—以下方面出現波動：
 - 貨運或租賃市場
 - 營運開支、利率及燃料價格
 - 外幣匯率貨船
- 投資及僱用風險—不恰當的貨船投資時間及選擇、船隊組合及貨船僱用
- 信貸及交易對手風險—交易對手違約或未有履行責任
- 保險風險—保障海事風險的保險不足
- 流動資金風險—維持足夠現金資源及償債能力，及符合主要貸款相對資產值的規定
- 資本管理風險—溢利、營運現金及資本結構管理的合理性

太平洋乾散貨船—擴充船隊同時卻未能增加長期貨運訂單，因而面對較波動的現貨市場的風險增加

太平洋拖船—澳大利亞拖船分部面對市場轉移、競爭性威脅及成本上漲，因而對財務表現造成不利影響

太平洋滾裝貨船—滾裝貨船租賃市場嚴重蕭條，於我們可望現有滾裝貨船貿易復甦或發展新貿易前，貨船使用難以獲利。市場回溫遲滯因而導致我們的滾裝貨船分部再度虧蝕

關係及客戶滿意度

- 客戶滿意度及聲譽風險—損害客戶及供應商對我們的信賴及支持
- 銀行關係風險—我們與銀行及其他放債人的關係惡化

太平洋乾散貨船—未能與造船廠及船東維繫密切關係，可能嚴重限制購買最優質的小靈便型及大靈便型乾散貨船的機會

員工及技能

- 僱員聘用風險—未能招納、培訓及挽留具有才能、符合資格及可靠的航運行政人員、船員及專業人員

太平洋拖船—澳大利亞緊絀及受規管的勞工市場及資源匱乏，因而難以招納熟練的拖船船員及優秀的岸上員工

安全、環境及可靠性

- 安全風險—貨船的安全、經營及培訓標準不足及海盜威脅
- 環境風險—減低對環境的影響的制度及措施不足
- 貨船及系統風險—未能營運及僱用可靠及優質的貨船、設備及系統，導致貨船出現停租期

維持投資者及持份者信心

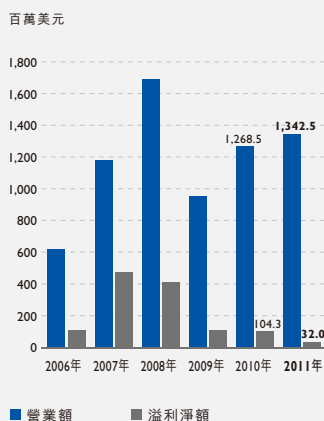
- 企業管治風險—企業管治架構不足，引致決策欠專業及打擊持份者對本集團的信心
- 投資者關係風險—業務的外界溝通質素欠佳或不準確

■ 我們各分部目前所面對風險的例子

本集團

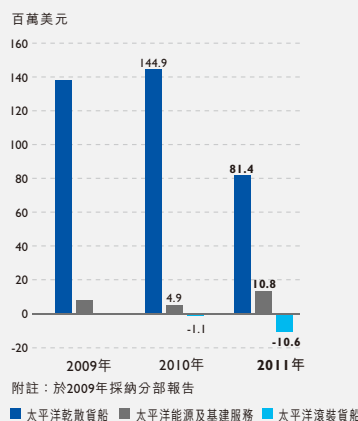
營業額及溢利淨額

\$32 百萬美元
溢利淨額 ▼ 69.3%



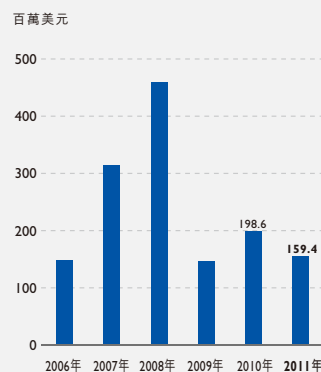
分部溢利淨額

\$81 百萬美元
乾散貨船 ▼ 43.8%



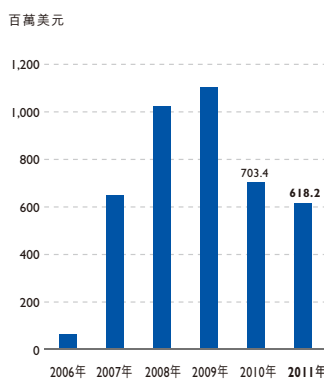
經營業務產生的現金流

\$159 百萬美元 ▼ 19.7%



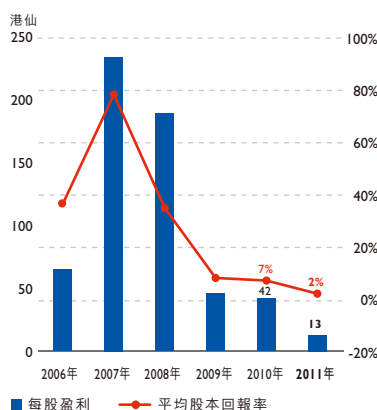
現金狀況

\$618 百萬美元 ▼ 12.1%



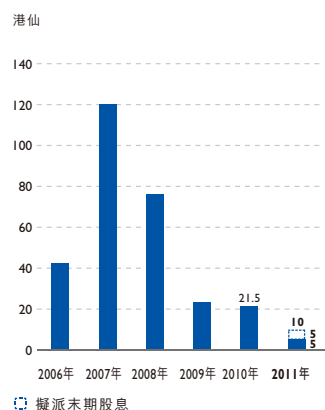
每股盈利及平均股本回報率

13港仙 每股盈利 ▼ 69.0%



每股股息

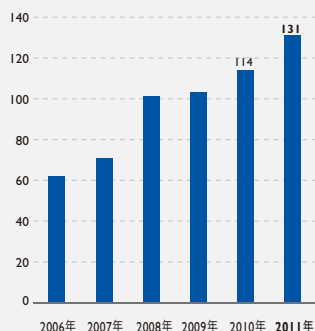
10港仙 ▼ 53.5%



乾散貨船

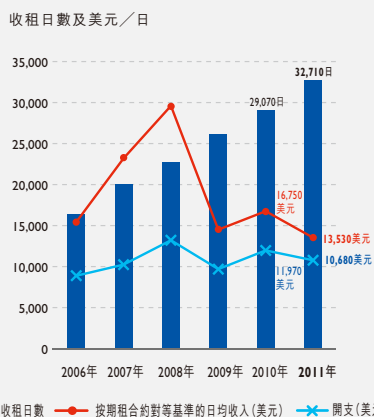
乾散貨船船隊規模 營運貨船平均數目

131 艘 ▲ 14.9%



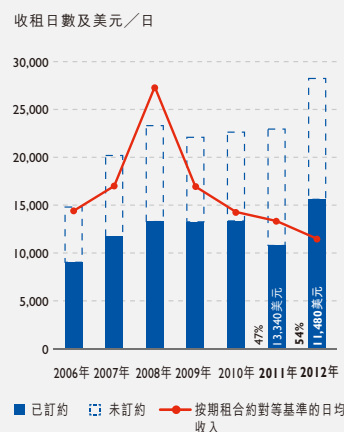
小靈便型乾散貨船收租日數及日均租金

\$13,530 每日 ▼ 19.2%



小靈便型乾散貨船訂約率 於全年業績公布日

54% ▲ 7%



業務摘要

逆境中仍達滿意業績

於2011年，縱然受到疲弱的滾裝貨船市場拖累，但本集團憑藉乾散貨船及拖船業務，業績令人滿意：

- 儘管乾散貨船面對日趨惡化的現貨市場日益嚴峻的考驗，但我們的小靈便型乾散貨船的租金表現卻比市場優勝35%
- 我們的拖船業務展示有力地把握澳大利亞拖船市場的轉機
- 面對貨運渡輪市場持續低迷，我們的滾裝貨船業務表現未如理想
- 儘管基本溢利下降，但經營業務產生的現金流量仍然強勁，再度加強我們的財務狀況

船隊持續擴充

- 我們營運平均131艘乾散貨船，船隊(包括新建造貨船)現包括169艘乾散貨船、43艘拖船及駁船，以及六艘滾裝貨船
- 我們的資本承擔為322,000,000美元，當中以乾散貨船為主，並且已備有足夠資金應付該等承擔
- 我們現在持有現金及存款618,000,000美元，借貸淨額只有161,000,000美元，顯示我們的資產負債表仍具強大的購買力以執行我們以乾散貨船為重點的增長策略

擴大辦事處網絡，新業務增加收入來源

- 我們遍布六大洲的租賃辦事處、短期租賃貨船營運的增加及擴展包裹及項目貨運業務，為我們的乾散貨船船隊開拓商機

良好的環保表現及公司形象提升

- 我們在貨船經營、貨船管理、環保及安全、企業社會責任、投資者關係及管治上表現優秀，屢獲具威望的地區及國際性獎項，大大提高了品牌的地位

財務概要

		2011年 百萬美元	2010年 百萬美元	2009年 百萬美元
業績	營業額	1,342.5	1,268.5	950.5
	毛利	107.6	159.3	152.8
	財務開支淨額	(31.3)	(31.2)	(27.3)
	基本溢利	57.8	119.8	115.8
	稅息折舊及攤銷前利潤	149.9	214.7	197.8
	股東應佔溢利淨額	32.0	104.3	110.3
資產負債表	資產總額	2,431.8	2,555.4	2,469.9
	借貸／(現金)淨額	160.8	156.0	(229.1)
	股東權益	1,484.9	1,544.9	1,455.6
	現金及存款#	618.2	703.4	1,105.7
	資本承擔	334.5	426.9	310.3
現金流量	經營	159.4	198.6	145.3
	投資	(35.0)	(462.2)	(177.8)
	融資	(166.3)	(96.5)	55.7
	現金變動	(42.0)	(360.1)	23.3
每股數據	每股基本盈利	港仙 13	港仙 42	港仙 46
	股息	10	21.5	23
	經營業務現金流	64	81	61
	賬面淨值	597	621	585
	年末股價	311	517	563
	年末市值	60億港元	100億港元	109億港元
比率	淨溢利率	2%	8%	12%
	可供分派溢利派息率	78%	51%	51%
	平均股本回報率	2%	7%	8%
	股東總回報率	(36%)	(5%)	62%
	借貸／(現金)淨額對物業、機器及設備賬面淨值	11%	10%	(23%)
	借貸／(現金)淨額對股東權益	11%	10%	(16%)
	利息覆蓋率	3.4倍	4.3倍	5.1倍

憑藉穩固的平台，
提供國際級服務、
締造可持續及
長遠的增長及
股東價值



財務業績及股息

本集團錄得溢利淨額32,000,000美元(2010年：104,000,000美元)及基本溢利58,000,000美元。每股基本盈利為0.13港元，而股東資本回報率為2%。經營業務現金流159,000,000美元(2010年：199,000,000美元)依然保持強勁。

年內業績受到以下因素影響：

1. 小靈便型乾散貨船現貨租金表現更趨疲弱，拖累本集團的小靈便型乾散貨船日均租金及經營業務現金流分別下降19%及23%；
2. 拖船市場好轉，太平洋拖船為集團帶來15,000,000美元的強勁貢獻；
3. 據中期業績報告所載，為滾裝貨船投資作出重大但不影響現金流80,000,000美元的減值；及
4. 部分被上半年出售非核心資產(Green Dragon Gas)所產生的溢利淨額56,000,000美元所抵銷。

董事會建議派發末期股息每股5港仙，令2011年全年股息合共每股10港仙(2010年：21.5港仙)，相當於溢利派息率78%。

業績回顧

縱然市場顯著下滑，我們的核心乾散貨船貨運業務於2011年的表現仍屬滿意。

我們的小靈便型乾散貨船日均租金表現較市場優勝，按年僅下調19%至每日13,530美元，相比現貨租金則下跌36%至每日10,025美元。憑藉期內所簽訂的貨運訂單的價值及繼續確保向客戶提供國際級服務，並為股東及其他持份者創造價值的業務模式，我們的表現繼續進步。

儘管我們的大靈便型乾散貨船租金較市場高出10%，但我們的大靈便型乾散貨船業績仍未如理想，主要由於我們依賴租金相對昂貴的短期租賃貨船，以及因應對2011年初昆士蘭水災而將貨船遷往較有利地區所產生的費用所致。

p.13
及26

有關三個分部的詳情，
見業務回顧及財務回顧

太平洋能源及基建服務(現重新命名為「太平洋拖船」)縱然於富加勒已結業的基建業務錄得虧蝕，但在拖船業務帶領下，年內業績仍大有改善。我們的拖船團隊展示有力地把握澳大利亞離岸及港口拖船市場好轉之勢，為本集團的業績帶來莫大貢獻。

然而，主導滾裝貨船的歐洲市場持續蕭條及Nafta Gulf Bridge服務暫停，導致我們的滾裝貨船分部於年內的表現再次未如人意，令本集團於年中作出減值撥備，顯著拖累了本集團的業績。

投資及資產負債表

於2011年12月31日，本集團的現金及存款結餘為618,000,000美元，借貸淨額為161,000,000美元。年內，本集團簽訂購買六艘新乾散貨船之承擔。我們目前的貨船資本開支涉及16艘貨船，承擔金額為322,000,000美元，將於未來三年支付，顯示集團的資產負債表仍擁有強大的購買力以進一步擴充船隊。

願景及策略

於2011年，我們正式定下多年來構建太平洋航運的願景、使命及一系列業務原則。該等業務原則講求承擔、自發性、勤勉、尊重及其他特質，今天的太平洋航運亦以此而培育。

在策略上，我們藉著優化貨船船隊，以及持續推進我們業務運作的效率、可靠性及專業性，務求達致可持續增長。我們已作好適當準備，於目前的困境中繼續發展。

我們的新投資繼續集中於集團的核心乾散貨船業務—耐心地擴充自有船隊，並就擴展業務規模裝備自己—從而鞏固我們於各分部的市場領導地位。

去年，我們採取了重要的措施以提升海事作業系統及制定新程序作配合。此舉已顯著提高效率，增強我們的現有團隊管理更多貨船的能力及優化客戶服務的質素。

為實現我們的願景，我們已邁進多個其他策略性業務領域，投放心力於...

...對太平洋航運至關重要的範疇上：

我們的**業務、團隊及品牌**

公司形象

太平洋航運創立至今近25年，已成功建立小靈便型乾散貨船船東的領導地位，並自1998年起蛻變為直接向原材料及商品生產商及終端用戶提供服務的工業貨運供應商。

我們於小宗散貨領域上的表現及市場份額已為我們贏得良好聲譽，使我們能與傑出的夥伴及持份者，包括客戶、船東、造船廠、供應商及業內若干頂尖人才合作無間。在穩健的資產負債表支持下，我們的聲譽及往績使我們成為貨運客戶及噸位供應商的首選合作夥伴，為我們締造長遠商機。

管治、環保及企業社會責任

我們相信，擁有良好的企業管治及嚴謹的決策過程，乃公司實行專業管理的要素。自2004年於香港聯合交易所上市以來，我們已構建一套健全的企業管治架構，作為我們業務中各類核心部分的基礎，以及提高持份者投資於太平洋航運的信心。

我們力求在環保、工作場所及社區方面達至高水平的企業社會責任。儘管於過往的年報內亦有所提及，現於本年報內收錄的企業社會責任報告，更詳盡匯報我們於環保方面的表現及其他未來可持續發展的措施。

近年來，我們的企業管治、商業、技術、安全、投資者關係及企業社會責任管理水平日益獲得肯定，太平洋航運在上述各範疇上屢獲殊榮。

本人欣然匯報，我們於環保責任的努力得到讚揚，贏得Lloyd's List Global 2011的環保獎項。

p.2

願景及使命

p.38

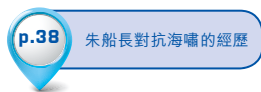
企業社會責任報告

p.88

2011年獎項

我們的團隊

我們的朱乾淳船長榮膺Lloyd's List的「2011年度傑出海員」獎項大概最能體現出本集團的特質：我們的成就全賴海上及岸上的員工；我們相信，我們的團隊羅致了若干最出色的航運人才。團隊的組成並非一朝一夕，而是投放大量資源於員工及工作場所的成果。我們的員工來自逾30個國家，在各員工付出的努力下一加上我們優質的管理及管治水平－我們的願景方能實現。



展望

儘管市場面對重重挑戰，而亦因如此，董事會繼續對我們的現行策略、宗旨、業務模式，以及我們提供國際級服務、締造可持續的長遠增長及股東價值的能力充滿信心。

我們預料乾散貨船租金將於2012年繼續轉弱。面對貨船供應過剩，同時購買二手及新建造貨船的資金大減，乾散貨運市場已陷入危機。來自銀行的資金減少的現象，部分由於監管規定收緊，亦因某些客戶因條款違約而需要債務重組或延遲還款所致。但上述危機可能為如我們般持有充裕現金的船東締造以具吸引力的價格擴充船隊的良機。

憑藉提升系統及程序以配合我們的業務模式及穩健的資產負債表，我們擁有獨特的框架，讓我們可於適當時間及價格透過收購貨船或船隊逐步擴展乾散貨船船隊。

拖船市場及太平洋拖船於澳大利亞的業務於未來一年的前景樂觀，但預期外圍的供求挑戰將拖累滾裝貨船租賃市場繼續嚴重疲弱。

因此，本集團有以下於2012年的主要策略性目標：

乘著預期湧現的收購機會，耐心地等待並引領新投資以擴充自有乾散貨船船隊

在擴充核心船隊時，同時擴大乾散貨船客戶及貨運合約組合，從而管理我們所面對的市場風險

在日益蓬勃的離岸項目市場上，隨著特定項目落實，進一步投資於拖船業務及船隊

鞏固拖船組織架構，務求提高項目拖船業務的執行效率

為滾裝貨船船隊於又一個極具挑戰的年頭爭取最高的租金及僱用率，並無意擴充船隊

考慮進一步減持非核心業務的機會

總結

我們對於即將離任的行政總裁Klaus Nyborg深感不捨，而且十分感謝他在任期間管理業務的卓越表現，及為太平洋航運上下員工給予的啟蒙教誨。我們謹此祝願他返回丹麥後一帆風順。Nyborg先生將於3月15日離職，我們預期於3月底前公佈其繼任人選。

最後，本人聯同董事會，向盡克己任的員工、忠實的客戶及其他持份者於過去一年為本公司作出的貢獻及日後的鼎力支持致謝。

唐寶麟

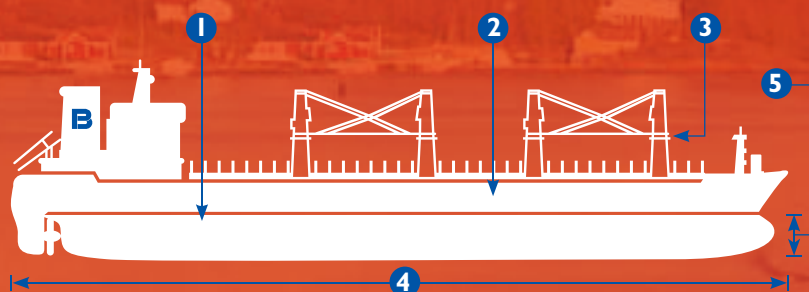
主席

香港，2012年3月1日

業務回顧

- 14 太平洋乾散貨船
- 20 太平洋能源及基建服務
- 23 太平洋滾裝貨船

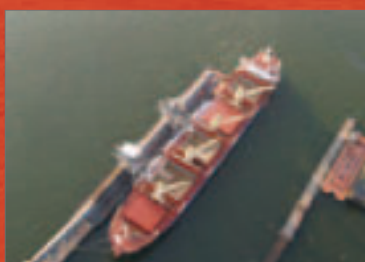
小靈便型及大靈便型乾散貨船是什麼？



小靈便型及大靈便型乾散貨船為多功能的遠洋貨船

1. 小靈便型及大靈便型乾散貨船分別可運載達25,000至40,000公噸及40,000至65,000公噸的貨物
2. 擁有五個貨艙，各艙容量達六個奧運標準游泳池
我們貨船的大小及設備適合運載多種類型的商品，主要為散貨，但亦包括袋裝或捆紮的貨物，如穀物、肥料、鋼材及木材
3. 擁有四個貨物起重機，起重力達30噸，足以吊起30輪小型汽車
起重機可於缺乏貨物裝卸設施的地區（例如在北美洲西北一帶位處森林區生態易受破壞的河道，及於發展中國家未有足夠合適裝卸設施的港口）自行裝卸貨物
4. 我們的貨船均為170至190米長，27至32米闊，面積逾15個網球場
該等大小的貨船可駛入全球各地許多港口，包括受淺水、水閘、狹窄的航道及狹小的河灣限制的港口
5. 雖然船身龐大，但當盛滿貨物後，船體的吃水深度僅10至12米

p.5 我們所運載貨物的分析



2011年乾散貨運市場回顧

貨運市場概要

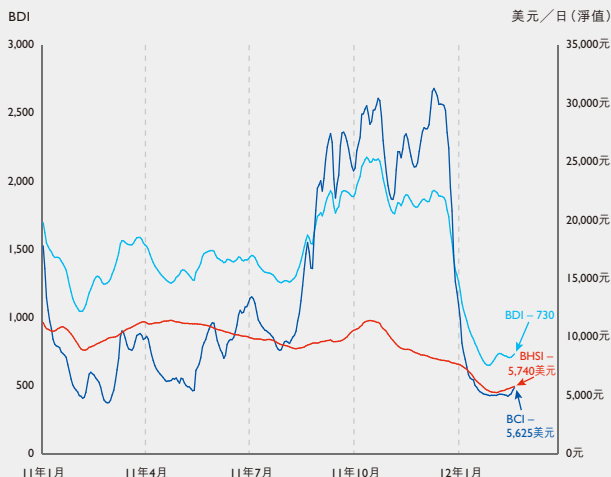
乾散貨運市場於2011年轉弱，但波動較小。

小靈便型及大靈便型乾散貨運市場年初勢頭欠佳，儘管於第二季度有所回升，下半年卻大致持平。年內小靈便型乾散貨船現貨租金窄幅上落，日均租金為10,025美元，按年計減少36%。超靈便型乾散貨船日均租金亦下降36%至13,680美元。

相比之下，較大型的好望角型乾散貨船日均租金下降53%，且相當波動，再次反映該等貨船的租金較受市場影響，以及與其他乾散貨船之間的租金關連自2008年起逐步減少。

2012年年初租金繼續表現疲弱，乃由於新年期間一如以往大量新建造貨船交付，加上多個主要乾散貨貿易地區均受季節因素干擾，包括印度及東南亞處於雨季、巴西出現暴雨、澳洲刮颶風及中國正值冬季及春節，令乾散貨船市場所受影響加劇，貨船租金暴跌至26年低位。

波羅的海乾散貨綜合指數(BDI)相比波羅的海小靈便型乾散貨船指數(BHSI)及波羅的海好望角型乾散貨船指數(BCI)



資料來源：波羅的海交易所 (於2012年2月27日的數據)

需求因素

重點需求發展

據R.S. Platou估計，2011年乾散貨運需求增長10%，反映縱然貨船供應過剩，去年乾散貨運活動仍相對穩健。雖然年初季節因素影響乾散貨船的需求及租金，但隨著中國進口業重整旗鼓，繼續主導乾散貨運的發展，市場因而受惠於：

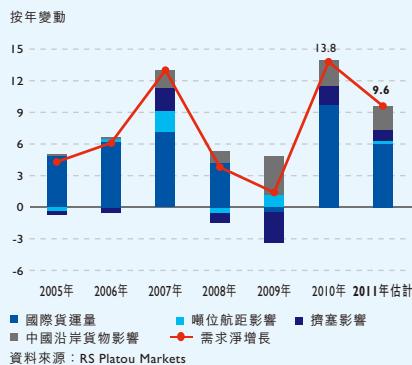
- 中國小宗散貨進口量顯著上升
 - 木材及林業產品進口量增加37%，而且從更遠地區進口的比例亦不斷上升，帶動了對我們可運載木材貨船的需求
 - 鎳及鐵鋁氧石的進口量分別增加92%及49%，以致我們的鐵鋁氧石載貨量上升了五倍
 - 錳及肥料的進口量分別增加12%及11%

- 以海路運輸的鐵礦石及煤炭的進口量於上半年增長放緩，下半年則創出新高，按年總量增幅分別達11%及10%；另一方面，更多的礦石從非傳統的地區進口，刺激小型貨船的需求
 - 國內乾散貨運業務增長持續凌厲，增幅約20%，吸納了原本將會在國際貨運市場釋放的相當運力
- 印度於2011年的地位亦更見重要：
- 印度礦石出口減少導致遠東買家需向更遠的非傳統出口國採購，噸位航距需求因而提高，非經常從事礦石貿易的小型貨船亦得以受惠
 - 印度煤炭進口增長11%，而印度向紐西蘭進口的木材數量亦增長逾30%

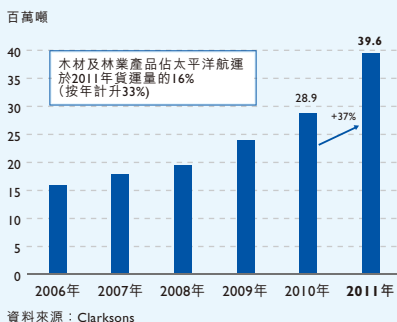
貨運市場表現相對穩定，BDI年內增幅3%，足以證明當全球船隊以空前速度擴充時，乾散貨船需求仍保持穩定。

影響貨船價值

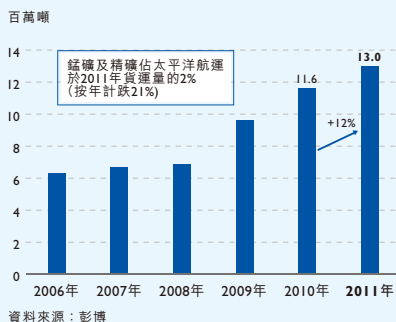
乾散貨船船隊需求



中國林業產品的海路進口量



中國錳礦的進口量



重點供應發展

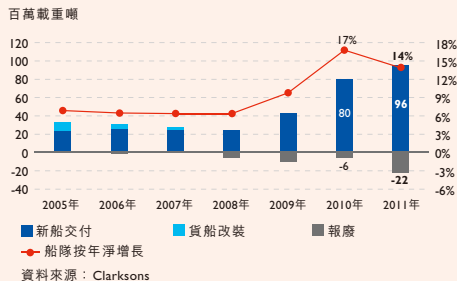
本集團專注經營的25,000至40,000載重噸小靈便型乾散貨船的全球船隊於2011年淨增長7%。

乾散貨船整體運力年內淨增長14%，乃由於有96百萬載重噸的新船交付，交付量較2011年初預計的少30%，但較2010年的紀錄交付量高20%。

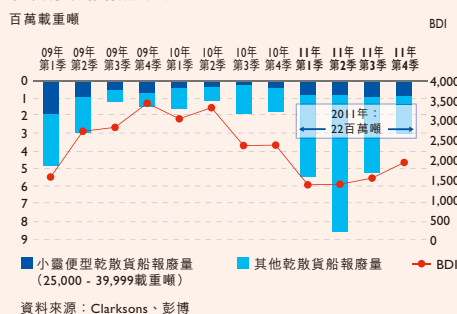
由於報廢量創出新高，達22百萬載重噸（大部分於上半年貨運市場疲弱期間報廢，其中15%（3.4百萬載重噸）來自小靈便型乾散貨船分部），故大量交付新造貨船的不利影響得以紓緩。

由於東西貿易失衡引致貨船壓載時間延長，乾散貨船船隊使用率下降為貨運市場帶來部分支持。然而，燃料價格高企，令從太平洋主要卸貨地區出發到大西洋裝貨碼頭的壓載成本增加，加上租金下跌使貨船減速航行，均加劇了不同地區貨船供應參差的情況。

全球乾散貨船船隊發展



乾散貨船報廢與BDI



貨船價值

Clarksons估計，船齡五年的指標小靈便型乾散貨船（現界定為32,000載重噸）的現值按年下跌22%至2009年初的19,500,000美元之水平。新建造貨船價格跌勢相若，在現時價格下，造船廠小利求存；但隨著成本上漲，我們預期將見更多造船廠倒閉。

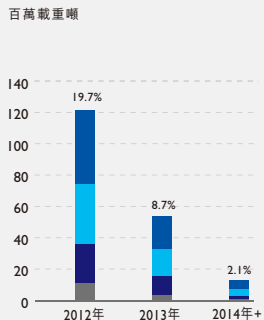
二手小靈便型乾散貨船價值 (船齡五年的32,000載重噸貨船)



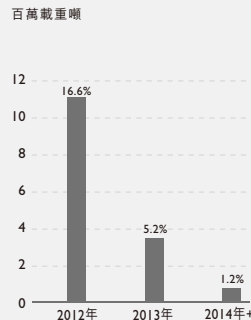
訂單

面對嚴峻的市況，2011年新船預訂量大跌超過80%，加上新船大量交付，現存的乾散貨船訂單因此顯著減少。於2012年2月1日，小靈便型乾散貨船訂單佔現有船隊23%，按年減少逾三分之一，相比總體乾散貨船訂單為30.5%。

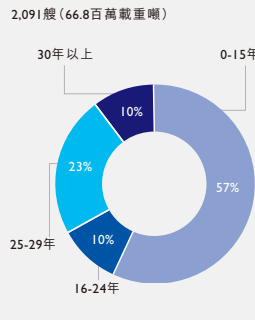
年度訂單



小靈便型乾散貨船訂單

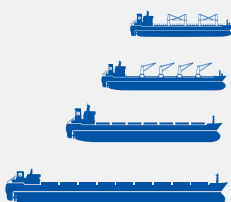


小靈便型乾散貨船船齡分布



乾散貨船總量 > 10,000載重噸

- 小靈便型 (25,000 - 39,999載重噸)
- 大靈便型 (40,000 - 64,999載重噸)
- 巴拿馬型及超巴拿馬型 (65,000 - 119,000載重噸)
- 好望角型 (120,000以上載重噸)



平均船齡

船齡	佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡25年以上
小靈便型	23%	14	33%
大靈便型	27%	10	14%
巴拿馬型及超巴拿馬型	40%	9	5%
好望角型	31%	8	4%

資料來源：Clarksons (於2012年2月1日的數據)

太平洋乾散貨船2011年的業績如何?

我們的核心太平洋乾散貨船分部溢利淨額顯著下跌至81,000,000美元，但仍屬滿意，資產淨值回報率為11%，而經營業務產生的現金流為138,000,000美元，表現相對強勁。

按年表現疲弱，主要反映我們的小靈便型乾散貨船日均租金下降19%，但相對於疲弱的小靈便型乾散貨船市場平均現貨租金下跌36%而言，表現仍屬良好。

憑藉營運貨船數目增加、期內已訂的租約的價值，以及我們作為一家穩固的全球性集團的優勢，我們的業績表現再度較市場優勝。

乾散貨船溢利淨額	81.4百萬美元
小靈便型乾散貨船	89.8百萬美元
大靈便型乾散貨船	(8.4)百萬美元
經營業務產生的現金流	138百萬美元
資產淨值回報率	11%

關鍵績效指標	收租日數及按期租合約對等基準的日均收入 (與市場指數比較)		日均營運開支	
	小靈便型乾散貨船	大靈便型乾散貨船	小靈便型乾散貨船	大靈便型乾散貨船
	<p>35% 表現較市場優勝</p> <p>收租日數及美元/日</p> <p>2011年: 32,710日, 13,530美元</p> <p>2010年: 29,070日, 10,024美元</p>	<p>10% 表現較市場優勝</p> <p>收租日數 美元/日</p> <p>2011年: 14,460日, 13,310美元</p> <p>2010年: 11,460日, 13,679美元</p>	<p>\$3,900 每日 ▲2%</p> <p>美元/日</p> <p>2011年: 3,900美元</p> <p>2010年: 3,830美元</p>	<p>\$4,810 每日 ▲20%</p> <p>美元/日</p> <p>2011年: 4,810美元</p> <p>2010年: 4,020美元</p>
目的	<p>擴大我們小靈便型及大靈便型乾散貨船船隊以增加收入，以及加強我們的核心乾散貨船業務的靈活性及可靠性</p> <p>憑藉以下條件提高我們的日均租金：</p> <ul style="list-style-type: none"> 我們大型且統一的船隊的靈活性 我們的航程及貿易航線 我們貨運訂單的增長 		<p>維持具競爭力的日均貨船營運開支</p>	
表現	<p>我們的小靈便型乾散貨船於2011年賺取的日均租金較市場指數高出35%</p> <p>我們於2011年平均營運90艘小靈便型乾散貨船及39艘大靈便型乾散貨船，因此小靈便型及大靈便型乾散貨船收租日數分別增加13%及16%</p>		<p>於2011年，我們自有貨船的日均營運開支增加，主要由於船員薪金增加所致，而大靈便型乾散貨船亦由於維修開支增加所致</p>	
目標	<p>視乎成本、市場動向及機會擴充自有及租賃船隊以增加收租日數。我們現有一艘二手貨船及24艘新建造貨船預計於2012年至2014年加入船隊</p> <p>在任何市場環境下均有盈利；利用集團具競爭力的貨船船隊及穩健的貨運合約組合，在不同的市場狀況下日均收入均能比市場優勝</p>		<p>於工資大幅上漲之時，盡量降低營運開支增加</p>	

p.30 太平洋乾散貨船表現詳盡分析

策略目標

- 經過深思熟慮才對小靈便型及大靈便型乾散貨船船隊的擴充及部署作出精明的資本投資
- 取得優勝於市場的表現及提高成本競爭力以爭取佳績，目標達到資產淨值回報率10%以上
- 建立更深、更廣的客戶關係
- 擴大及提高我們行業領先的組織架構及聲譽，以及提升貨船營運的質素及可靠性
- 透過投放資源於員工發展及交流，致力招攬優秀人才

乾散貨船關鍵績效指標

我們按以下關鍵績效指標評估我們對達成若干主要分部策略性目標的表現及進展：

p.42

企業社會責任—披露我們的碳排放量及其他企業社會責任關鍵績效指標

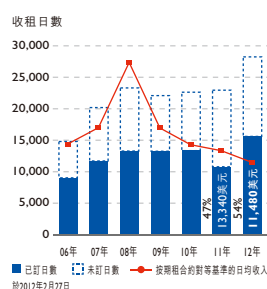
關鍵績效指標

貨運訂約及租金

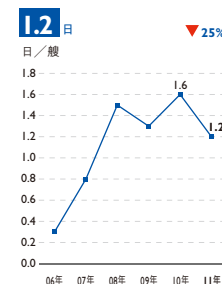
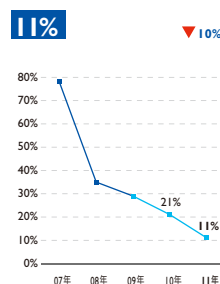
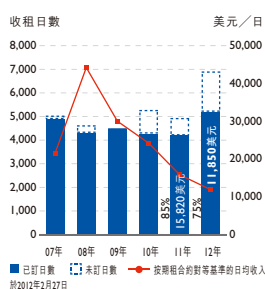
資產淨值回報率

停租日

小靈便型乾散貨船



大靈便型乾散貨船



目的

增加我們具盈利的訂約租金，從而鎖定日後可持續的收入

(此關鍵績效指標乃於我們的全年業績公布日計算)

為我們乾散貨船分部的資產締造可持續增長及穩健的回報

(分部報告乃於2009年採納，故上述列示本集團過往的資產淨值回報率，乃僅供說明之用)

縮短貨船的停航時間以增加租金收入及提升向客戶所提供服務的可靠性

表現

2012年的小靈便型及大靈便型乾散貨船的收租日數分別有54%及75%現已訂約

上述2012年已訂合約的平均租金分別為11,480美元及11,850美元

乾散貨船市場低迷影響分部溢利淨額，但資產淨值回報率仍達到令人滿意的11%

於2011年，我們的停租日為具競爭力的每艘貨船1.2日

目標

我們期望於全年業績公布日，我們的小靈便型乾散貨船年度的收租日數中能夠有50-55%已訂約

我們的目標，為於市場週期內取得至少10%的資產淨值回報率

我們對停租日定下宏大的目標，期望每年每艘貨船不超過0.7日(不包括入塢)



業務概要

於2011年，我們的核心乾散貨船業務作出連番成功改變，讓我們進一步實現本集團之願景，主要涉及擴充乾散貨船船隊及全球服務範圍、擴大客戶範疇與關係，以及提高岸上及海上的效率。

- 船隊規模－我們營運平均131艘乾散貨船（較2010年的114艘上升），並增加營運短期租賃小靈便型乾散貨船，為核心船隊業務補充利潤及應付日益擴大的客戶範疇。自去年同期起，我們已簽訂購買或長期租賃另外11艘乾散貨船的承擔，現尚有一艘二手、14艘自有及九艘租賃的新建造貨船將於2012年至2014年期間交付。

從首要擴充乾散貨船船隊的策略上反映，擴大規模對我們業務裨益持續彰顯，使我們現能為客戶提供真正的全球性服務。我們相信在構建一支規模最佳的船隊上，不應有任何局限。

- 穩固的國際地位及客戶關係－繼開設斯坦福及德班新辦事處以加快大西洋平台的發展，並於北京建立新據點以擴張太平洋的網絡，我們現有14間乾散貨船辦事處（包括10個租賃辦事處），分布於六大洲。隨著我們的船隊及業務伸延至全球各地，擴張辦事處網絡讓租船人員可與我們在北美、非洲及中國的客戶更緊密聯繫，並已迅即提高了我們的長期貨運訂單量。由於大西洋區的貨船供應量較為緊絀，故現貨市場較為強勁，而目前，我們約40%的業務位於大西洋。

我們已推進包裹及項目貨運貿易業務，為貨船帶來了新客戶及商機，使我們從許多以散貨為主的競爭對手中突圍而出。

- 提升效率的措施－我們新的海上作業系統已如期及在預算內執行，並證明了其作為合適先進資訊科技平台以支持我們船隊日後持續擴充的價值。透過內部制定及實行的航速計劃Right Speed Programme，以當時貨船租金及燃料價格為基準釐定適當的作業航行速度，我們已節省相當的燃料開支。其他相關措施包括改善主機汽缸滑油、與船塢磋商大批入塢協議及大批購買零件等。
- 其他項目－我們於7月份獲交付115,000載重噸的新建造超巴拿馬型乾散貨船後，隨即租賃予中國其中一家最大發電商，為期15年。一艘95,000載重噸的超巴拿馬型乾散貨船亦已於5月份交付成為我們長期租賃船隊的貨船之一，並已按背對背利潤分成基準轉租，租期為10年。
- 大靈便型乾散貨船－雖然大靈便型乾散貨船業務的長期貨運訂單量持續增加，以及其租金收入相比市場價格高10%，但由於依賴成本較高的短期租賃貨船以履行廉價的長期貨運合約，故大靈便型乾散貨船的業績強差人意。本年度業績（尤其是上半年業績）部分亦因我們為應對澳洲水災將數艘貨船遷往更有利位置而產生的費用而受到不利影響。我們已開始擴充營運成本較低的核心大靈便型乾散貨船船隊，將可減輕對短期租賃貨船的依賴，預期將提高我們大靈便型乾散貨船的利潤。

2012年市場展望－乾散貨船

機會

- 中國顯著但放緩的經濟及產業增長，將對進口小宗散貨持續依賴
- 中國於全球散貨進口市場所佔的主導地位日益提高，加劇貿易失衡及船隊使用率偏低的問題
- 燃料價格持續高企及市場疲弱導致更多船東將航速減慢
- 船齡較高的乾散貨船報廢量增加
- 銀行放貸緊縮局限購置貨船資金，提高行業進入門檻，為坐擁現金的經營者締造更多機會

威脅

- 儘管2007/08年度所訂購的貴價貨船未能交付及造船廠為節省成本而減慢生產以致交付量比預期下跌35%，但新建造貨船持續第三年交付量過剩
- 歐洲持續爆發危機拖慢全球經濟復甦
- 中國經濟及工業生產增長可能減慢

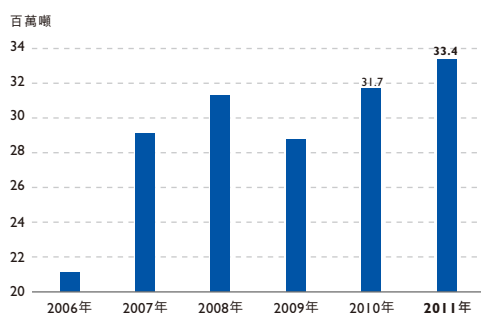
乾散貨船業務的展望

我們預料於下半年行業活動復甦振興市場前，乾散貨船市場於上半年仍甚為疲弱；由於市場很可能仍須竭力消化於全球經濟不明朗之際而交付的大量新建造貨船，故亦預期2012年的租金表現將進一步下跌。

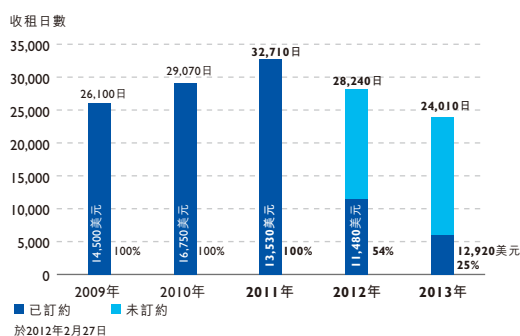
因貨運市場潛在疲弱帶來的風險，部分被我們已訂的貨運訂單量所抵銷。我們的小靈便型乾散貨船於2012年及2013年的收租日數中分別有54%及25%已獲訂約，而我們預期尚未訂約的2012年收租日數大部分將於現貨市場租出。我們將繼續致力取得2012年及以後的訂約。

我們將耐心等待適當時機及價格以進一步擴充乾散貨船船隊的策略維持不變。我們亦有良好的基礎，透過收購個別貨船或船隊取得自然增長。

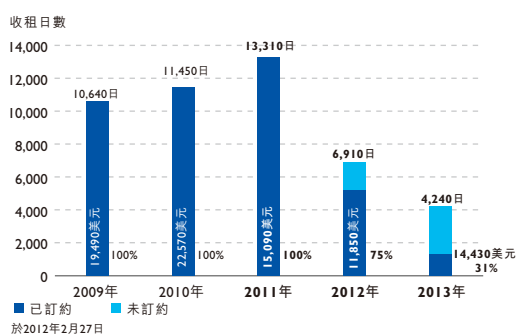
太平洋航運貨運量



小靈便型乾散貨船訂約率及按期租約對等基準的日均收入



大靈便型乾散貨船訂約率及按期租約對等基準的日均收入



該基礎的優勢源自：

- 我們不斷擴展的全球客戶基礎
- 我們新提升的作業系統及程序
- 多項持續採取的效率提升措施
- 已擴張的辦事處網絡
- 穩健的資產負債表
- 已訂的貨運訂單的價值
- 船隊規模及靈活性的裨益

因此，於往後充滿挑戰的日子中，我們已蓄勢待發，把握預期將出現的機會及日後市況改善時所締造之商機。

我們對市場的長遠前景感到樂觀，皆因我們相信，新興經濟體系日趨富裕，將於未來全面增強乾散貨商品的需求，而自2013年起訂購的新建造貨船將有所減少。上述種種因素應會帶動日後乾散貨船市場的供求平衡情況好轉。

20 | 太平洋能源及基建服務

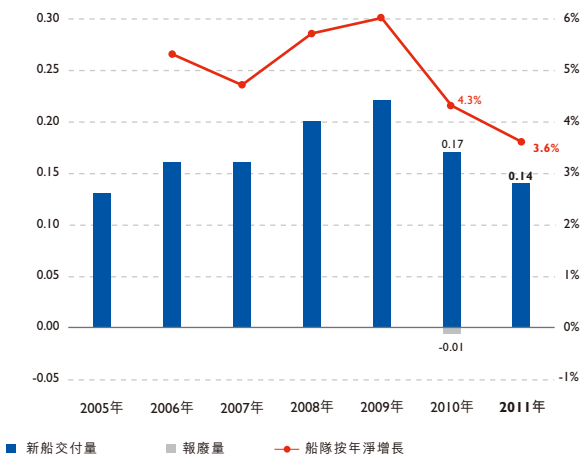
(現重新命名為「太平洋拖船」)

2011年拖船市場回顧

2010年離岸及港口拖船服務市場充滿挑戰，而2011年市況則有明顯改善。

拖船船隊發展

百萬英噸



資料來源：Clarksons (於2012年2月的數據)

離岸拖船及基建支援服務

澳洲能源及資源開發活動增長，帶動2011年離岸拖船及駁船業務的需求增加。新的沿岸天然氣基建項目的啟動，加上現有項目(如Gorgon離岸天然氣項目)的擴展，均令海上物流服務需求增加。

中東地區方面，由於船隻供應過剩，以及當地經濟狀況及政治動盪影響基建開發，市場仍面對不少困難。

港口拖船服務

集裝箱貨運業務改善，對澳洲各集裝箱港口的港口拖船需求帶來正面影響。雖然我們持有獨家特許權的湯斯維爾(Townsville)的吞吐量受年初熱帶風暴雅思(Cyclone Yasi)吹襲及連帶的水災所影響，但由於中國對資源的需求普遍強勁，總體上支持了各乾散貨港口的出口。

供應

由於新建造船隻交付量下跌18%，令全球拖船船隊增長率減慢，由2010年的4.3%減少至2011年的3.6%。



太平洋能源及基建服務2011年的業績如何?

太平洋能源及基建服務分部(現重新命名為「太平洋拖船」)產生溢利淨額10,800,000美元及經營業務產生的現金流29,000,000美元,反映了我們的拖船業務年內業績好轉,為集團帶來溢利淨額貢獻15,200,000美元—並抵銷了年初FBSL合營公司於中東產生的經營虧損金額。

太平洋能源及基建溢利淨額	10.8 百萬美元
太平洋拖船	15.2 百萬美元
PacMarine Service	0.7 百萬美元
FBSL	(5.1) 百萬美元
經營業務產生的現金流	29 百萬美元
資產淨值回報率	5%

策略性目標

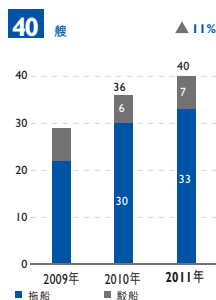
- 經過深思熟慮才對業務及船隊的擴充及部署作出精明的資本投資
- 提高成本優勢以爭取佳績,為股東帶來良好及持續的回報
- 建立更深、更廣的客戶關係
- 加強我們的組織架構、系統、程序及可靠性
- 致力招攬優秀人才

能源及基建服務關鍵績效指標

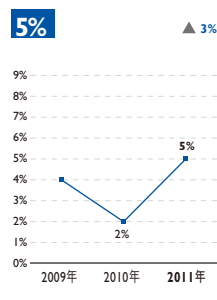
我們按以下關鍵績效指標評估我們對達成若干主要分部策略性目標的表現及進展:

關鍵 績效 指標

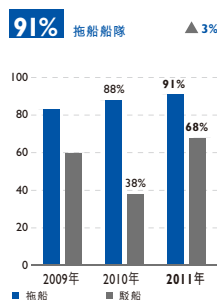
營運貨船數目



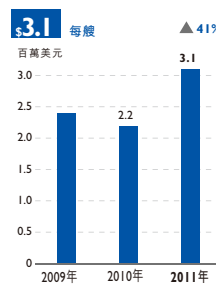
資產淨值回報率



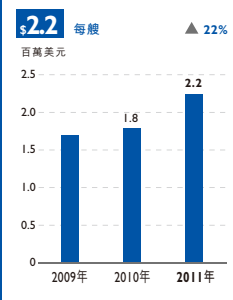
船隊僱用率



貨船營業額



貨船開支



目的	表現	目標
隨市場機遇擴充我們的拖船及駁船船隊,以增加營業額及擴大規模效益	於2011年,我們購入兩艘並出售一艘拖船。我們的拖船船隊平均由33艘拖船及7艘駁船組成,足以應付太平洋拖船當前的需要	進一步的投資將取決於未來會否贏得項目及擴展業務,而購置的資產則會以迎合特定商機為主
為股東提供可持續的回報	溢利淨額增加至10,800,000美元,資產淨值回報率由2010年的2%上升至2011年的5%(下半年為10%)	我們期望達到至少10%資產淨值回報率
縮短我們貨船的停運時間及提高僱用率及營業額	太平洋拖船的拖船僱用率由2010年的88%上升至2011年的91%,而駁船僱用率亦由38%上升至68%	我們期望我們的拖船於2012年的僱用率達到95%以上
提高每艘已僱用的貨船(拖船或駁船)產生的平均年度營業額	我們船隊中已僱用的拖船及駁船於2011年產生的平均營業額為每艘船3,100,000美元,按年上升41%	我們期望2012年的營業額表現可更進一步
保持每艘貨船低廉及具競爭力的平均年度開支	每艘貨船的開支增加22%至2,200,000美元,乃由於船隻日常營運開支(主要為員工薪金及維修)增加27%所致	我們致力將日均船隻開支的年度升幅限制於消費者物價指數以下,以及將船隻日常營運開支增幅限制至不多於5%

p.31

太平洋能源及基建
服務表現詳盡分析

業務要覽

我們的能源及基建服務分部的業績憑藉主要業務太平洋拖船而穩步上揚，並彰顯及提高我們於2008年前策略性地將業務擴展至港口及離岸拖船支援業務的價值。

- 澳大利亞離岸及基建項目錄得增長—自從太平洋拖船以澳大利亞離岸建設市場領先的分包商作為定位後，得以把握到蓬勃的項目市場發展，包括從以雪佛龍為首的西澳Gorgon離岸天然氣項目中贏得更多業務、於格拉斯頓為BG集團的昆士蘭柯蒂斯液化天然氣(QCLNG)項目及多個沿岸項目開展工作。我們現有九艘船隻為Gorgon項目提供服務，另有六艘船隻僱用於QCLNG項目。
- 中東市場充滿挑戰—我們的FBSL合營公司於上半年成功完成Northern Project，鑒於獲得具盈利的新項目的可能性極為有限，該公司已於6月結束其運作並已出售其資產。雖然中東整體市況欠佳及競爭激烈，但太平洋拖船於中東的業務從損失FBSL業務中復元的速度較預期快，使用率仍令人滿意。
- 港口拖船服務增加市場佔有率—儘管湯斯維爾的服務年初受熱帶風暴雅思吹襲所影響，但太平洋拖船的港口業務仍得以轉虧為盈，主要由於我們於澳洲集裝箱港口市場佔有率增加及儘管在競爭激烈的情況下租船機會仍然增加所致。於10月，集裝箱貨船「Rena」於陶朗加港附近擱淺，太平洋拖船(包括添油船「Awanuia」)協助打撈人員搬走船上的燃料及集裝箱。我們能於被稱為紐西蘭最嚴重的海事環境災難事故中大力協助減少石油污染，感到十分光榮和自豪。
- 鞏固組織架構—太平洋拖船於年內落實措施提高其船隻的僱用率，以及優化其人力資源、作業、安全、質素、健康及環保各方面的系統及程序。
- 出售PacMarine—從事海事測量及諮詢業務的附屬公司PacMarine Services於2011年拓展其全球化網絡。我們已於今年出售業務予PacMarine管理層。

更改分部名稱—鑑於FBSL已結業並已出售PacMarine，及現在我們專注於拖船業務，因此太平洋航運分部名稱已自2012年1月1日起由「太平洋能源及基建服務」更改為「太平洋拖船」。

2012年市場展望—拖船服務

機會

- 石油價格高企刺激對新燃料來源的需求
- 對更潔淨、安全的燃料的需求
- 隨著澳洲致力成為主要的液化天然氣出口國，澳洲項目市場將持續復甦
- 澳洲港口業務將進一步增長

威脅

- 全球經濟復甦不穩對商品出口及港口業務造成不明朗因素
- 澳洲商品出口及港口業務受中國工業生產可能下降所影響
- 市場競爭加劇(尤其在中東地區)
- 持續的工資上升壓力

拖船業務的展望

我們憧憬於2012年將持續去年澳大利亞離岸項目及港口拖船市場的進展，並認為本身已穩據有利位置參與此分部日益增加的業務，基於：

- 我們現已於主要的澳大利亞市場建立良好的形象及聲譽
- 持續優化我們於人力資源、安全、質素、健康及環保、作業及系統各方面的組織架構
- 憑藉太平洋航運穩健的財務狀況，於特定項目落實時增加我們對拖船船隊的投資
- 擁有優秀團隊以支持一支正在擴充的特別規格的船隊
- 與美國Crowley Solutions Group組成新業務聯盟，以拓展我們的業務至東南亞及大洋洲地區

太平洋拖船於2012年的收入已取得一個好開始。

2011年滾裝貨船市場回顧

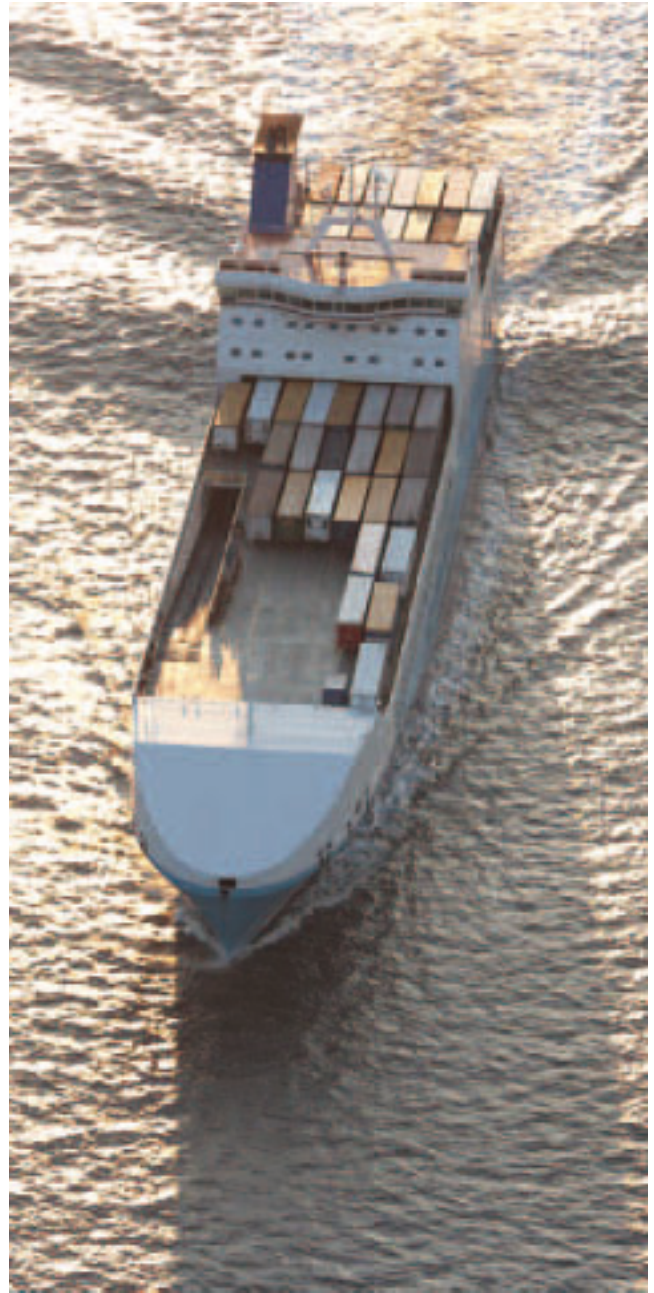
由於歐元區的嚴重及持續性經濟問題，歐洲貨運業務於2010年及2011年初曾經輕微復甦的現象已停頓。海運量仍低於衰退前水平，貨運渡輪營運商對額外租賃滾裝貨船的需求有限。

不同地區的基本需求迥異，於2011年波羅的海地區的貿易似乎有所回升，而近期愛爾蘭海領域亦有類似現象。年初，跨地中海貿易的需求因北非政局而受限，但部分國家的需求（尤其是突尼西亞）現已重新企穩及有所回升。

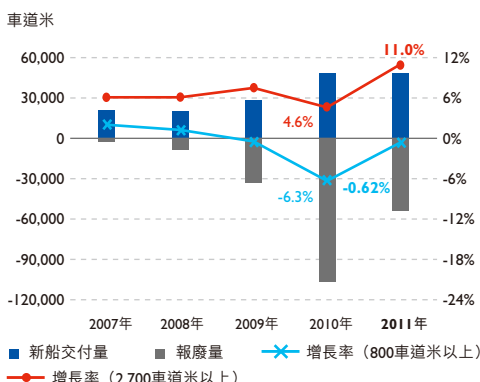
雖然貨運滾裝貨船的整體運力供應於2011年內稍降0.6%，但我們營運的大型滾裝貨船（逾2,700車道米）船隊卻大幅增長11%，乃來自金融危機前已預訂的44,300車道米新貨船。至於53,600車道米報廢貨船中，只有15,400車道米為大型滾裝貨船，部分由於年內較少大型貨船到達需要接受特別檢驗的期限所致。

以上因素令大型滾裝貨船市場更加疲弱，租金下降，而且過剩的噸位在有限的僱用機會的情況下競爭更激烈。

如過去兩年般，2011年訂立的新建造滾裝貨船訂單寥寥可數，且僅屬擬作深海或特殊貿易的特定用途貨船，而非僱用於主流貨運服務。於2012年1月1日，滾裝貨船總訂單量為96,300車道米或約佔現有船隊的11%；其中，77,200車道米為大型滾裝貨船（佔現有船隊的21%），但該數字將於未來18個月內隨著大部分有關貨船交付而迅速下降。

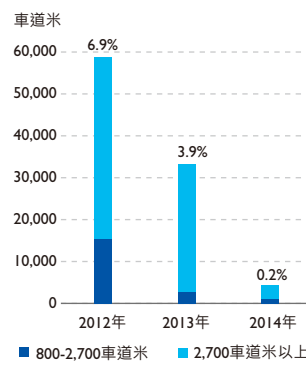


滾裝貨船船隊發展



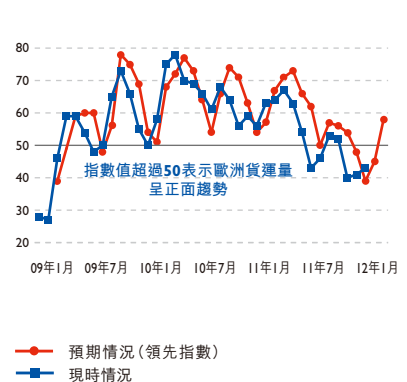
資料來源：Navitaship，於2012年1月1日的數據

滾裝貨船訂單：11.2%
32艘 (96,313車道米)



資料來源：Navitaship，於2012年1月1日的數據

歐洲貨運代理指數



資料來源：Danske Bank

24 | 太平洋滾裝貨船

太平洋滾裝貨船2011年的業績如何?

由於主導滾裝貨船的歐洲市場持續蕭條及NGB服務暫停，我們的太平洋滾裝貨船分部經歷艱巨的一年，錄得淨虧損10,600,000美元（2010年：虧損1,100,000美元）及經營業務產生的現金流7,500,000美元。

太平洋滾裝貨船溢利淨額	(10.6) 百萬美元
經營業務產生的現金流	7.5 百萬美元
資產淨值回報率	-3%

策略性目標

- 取得最高的僱用率、減少虧損及改善資本回報
- 建立更深、更廣的客戶關係
- 提高我們提供安全可靠滾裝貨船服務的聲譽
- 致力招攬優秀人才

滾裝貨船關鍵績效指標

我們按以下關鍵績效指標評估我們對達成若干主要分部策略性目標的表現及進展：

關鍵績效指標	資產淨值回報率	船隊僱用率	租金收入
	<p>-3%</p> <p>2009年 0% 2010年 0% 2011年 -3%</p>	<p>84% 僱用率</p> <p>收租日數 2009年 2010年 2011年 2012年</p> <p>2012年訂約率 34%</p> <p>■ 已訂約 ■ 未訂約 ■ 倘所有租賃選擇權獲行使時的假定租金收入</p> <p>附註：於2012年2月27日 以歐元收取的租金乃以1.00歐元至1.295美元之參考匯率換算為美元</p>	<p>2012年訂約率 34%</p>
目的	為我們的股東爭取穩定及合理的投資回報	成為滾裝貨船營運商的首選噸位供應商，增加僱用期（高使用率）以締造穩定的中長期租金收入來源	透過與優秀的滾裝貨船營運商訂立長期租賃合約，確保獲取水平合理的貨運租金收入
表現	受疲弱的滾裝貨船市場及NGB服務暫停所拖累，分部錄得經營虧損10,600,000美元及資產淨值回報率負3% 鑑於貨船價值下調及僱用前景艱澀，我們對滾裝貨船投資作出減值撥備80,000,000美元	儘管租賃市場萎靡不振，但我們的滾裝貨船船隊於2011年錄得84%使用率，於1,520總收租日數中，貨船出租日數達1,270日，產生日均租金21,190美元	現時已出租的日數佔2012年滾裝貨船日數的34%，日均租金為19,200美元 倘所有租賃選擇權獲行使，則出租日數比率將增至45%，日均租金則為17,980美元
目標	透過爭取最佳的僱用機會，提高船隊僱用率及採取成本控制措施，以減少虧損及提高回報	以提高船隊僱用率為重點，把握既有歐洲市場及新國際貿易中浮現的機會	於目前的低迷市況下接受短期租約，並於市況好轉時爭取租金較高的長期僱用

業務要覽

我們的滾裝貨船分部面對重重考驗，在萎靡的租賃市場下，最後三艘新建造滾裝貨船已於年內交付。

- 新建造滾裝貨船計劃完成－我們最後兩艘滾裝貨船已分別於2011年8月及2012年1月由丹麥Odense Steel Shipyard交付，船隊增至六艘大型現代化的高效能燃料貨船。
- 早期貨船的僱用情況－我們第一艘滾裝貨船仍以在經濟倒退前所議定的可觀價格租金出租予DFDS於北海營運，租期直至2012年第三季。雖然市場疲弱壓低租金，但其於2011年3月交付的姊妹貨船，亦成功地僱用於地中海並剛獲續租一年。
- **Nafta Gulf Bridge**服務暫停－縱然具有潛力，但Nafta Gulf Bridge服務來回墨西哥與美國海灣的航線貨運量不足，10月初終告停航。我們雖能將兩艘駐美國海灣的滾裝貨船重新調配到區內作短期業務，但此等貨船的長遠僱用仍然是個難題。
- 全面投入租賃業務－於2011年，我們的滾裝貨船團隊以獲取理想的船隊僱用作為主要目標，但相關的貨運需求仍不足以刺激疲弱的滾裝貨船租賃市場。由於我們最後兩艘貨船正尋求僱用，及另外三艘滾裝貨船的租賃合約將於本年屆滿，我們於2012年的首要任務，是為我們的貨船獲取最佳的僱用機會。
- 重新評估滾裝貨船的前景引致2011年中作出減值撥備－於第二季，滾裝貨船租賃市場前景暗淡，引起我們對能否以溢價出租滾裝貨船的憂慮，導致船隊的使用價值低於其在資產負債表內之賬面值。因此，我們就全部六艘貨船於集團本年度業績作出了80,000,000美元減值撥備。於計算使用價值時，我們保守地假設滾裝貨船租賃市場於未來兩至三年仍然疲弱，即使其後市況可望改善及回穩，預計屆時租金仍只能貼近金融危機爆發前的水平。於2011年中作出撥備後，我們滾裝貨船的賬面值已參照經紀的指標性估計市值而作出調整。由於此項減值與太平洋滾裝貨船分部的基本業務無關，故並無分配於該分部的業績當中。然而，減值確實降低本集團資產的賬面值。

2012年市場前景－滾裝貨船

+ 機會

- 船齡較高的貨船報廢量增加，有助降低運力
- 油價高企加強我們現代化高效能燃油貨船的吸引力
- 新滾裝貨船貿易於歐洲及其他國家持續惟有限度的發展

- 威脅

- 儘管年內推行利好措施修復經濟，但歐洲經濟危機仍持續及財政緊縮加劇
- 歐洲區內貿易活動疲弱
- 貨運量增長有限
- 預定於2012年有大量大型新建造貨運滾裝貨船交付
- 大部分歐洲滾裝貨船營運商運力過剩，故租賃第三方貨船的需求有限
- 全球經濟復甦緩慢

滾裝貨船業務的展望

由於新建造貨船持續交付、貨運量整體增長乏力及歐洲經濟疲弱，我們預期滾裝貨船租賃市場於2012全年依舊疲弱。

因此，我們預料滾裝貨船業務今年將再次面臨虧蝕的嚴峻挑戰。我們於2012年的首要任務，是獲取最佳的租賃合約機會、提高僱用率及執行嚴謹的成本控制措施以降低虧損，直至市場復甦，並無意擴充船隊。

展望將來，目前的新建造貨船將於2013年完成交付，加上歐洲經濟將最終復甦及新滾裝貨船貿易的發展，我們對滾裝貨船業務的長遠前景感到樂觀。

財務回顧

27 集團穩健性監控

28 綜合集團表現

32 資金及承擔



集團關鍵績效指標

我們透過四項與我們策略相符的財務關鍵績效指標協助計量本集團的發展。

關鍵績效指標	基本溢利	每股股息	經營現金對稅息折舊及攤銷前利潤	以賬面淨值計算的負債比率
	<p>57.8 百萬美元 ▼ 52%</p>	<p>10 港仙 ▼ 53%</p>	<p>1.1 倍 ▲ 22%</p>	<p>10.5% ▲ 0.3%</p>
目的	以基本溢利形式提高我們的財務業績，基本溢利即本集團的溢利淨額，但不包括按公平值的金融工具及其他特殊項目	派發股東應佔年度溢利(不包括出售收益)不少於50%的股息	經營現金流達到稅息折舊及攤銷前利潤的0.9倍，藉以為擴充自有船隊所需的資本開支撥付大部分資金	保持集團借貸淨額對物業、機器及設備賬面淨值低於50%，以及於疲弱船務市場時更低的比率
二零一一年表現	基本溢利減少52%，主要由於本集團的乾散貨船日均租金下降24%所致，而綜合日均貨船營運開支下降17%只可將有關減少部分抵銷	每股股息下降53%，乃由於可供分派股息的溢利減少，但我們擁有強勁的營運現金流，使我們能將派息水平提升至78%	該比率反映租賃貨船的租金處市場適度水平，且並無需要作出當撥回到稅息折舊及攤銷前利潤時將影響到此指標的餘下租期的有償契約撥備	10.5%遠低於我們的高峰水平，主要由於我們具備大量現金資源所致

P.42 企業社會責任—非財務關鍵績效指標

我們實踐環境及工作場所責任與本集團的策略相符

集團表現回顧

百萬美元	2011年	2010年	變動
營業額	1,342.5	1,268.5	+6%
直接開支	(1,234.9)	(1,109.2)	+11%
毛利	107.6	159.3	-32%
分部溢利淨額	78.9	146.3	-46%
基本溢利	57.8	119.8	-52%
股東應佔溢利	32.0	104.3	-69%
經營業務產生的現金	159.4	198.6	-20%
淨溢利率	2%	8%	-6%
平均股本回報率	2%	7%	-5%

基本溢利

包括：

- 分部業績
- 財務部門的表現
- 非直接開支的一般行政及管理開支

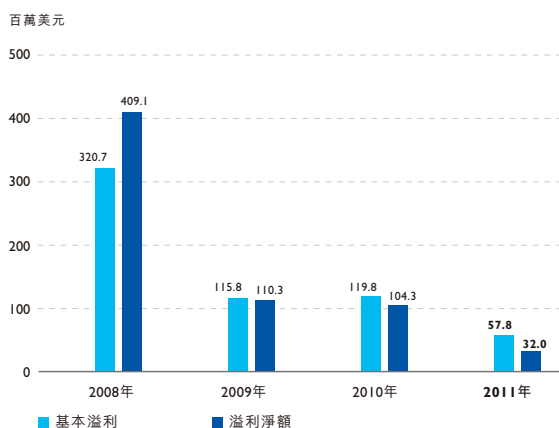
不包括：

- 出售資產損益
- 金融工具於未來期間列賬的未變現非現金開支及收益

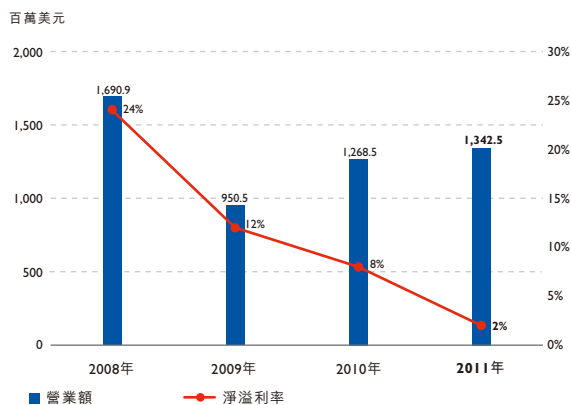
對本集團2011年的業績有影響力的主要因素如下：

- 營業額增加6%，主要由於本集團港口拖船服務和離岸及項目供應服務的表現進步所致。
- 基本溢利下跌，主要由於乾散貨船日均租金下跌24%所致，但部分被綜合日均貨船營運開支減少17%所抵銷。
- 股東應佔溢利下跌，主要由於：
 - i) 滾裝貨船減值80,000,000 美元；
 - ii) 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1,600,000美元開支(2010年：12,400,000 美元)；但部分被以下所抵銷
 - iii) 出售餘下Green Dragon Gas Limited 股份的55,800,000 美元收益(2010年：16,000,000美元)。
- 經營業務產生的現金為159,400,000美元(2010年：198,600,000 美元)。本集團用於資本開支及償還負債的現金為201,400,000美元(2010年：558,700,000 美元)。本集團於年末手持現金及存款618,200,000 美元(2010年：703,400,000 美元)。

集團基本溢利及溢利淨額



集團營業額與淨溢利率



分部回顧

分部溢利淨額與股東應佔溢利的對帳

百萬美元	2011年	2010年
分部溢利淨額	78.9	146.3
財務	(12.8)	(18.5)
非直接開支的一般行政及管理開支	(8.3)	(8.0)
基本溢利	57.8	119.8
未變現的金融工具開支	(1.6)	(12.4)
Fujairah Bulk Shipping 減值支出	-	(19.1)
滾裝貨船減值支出	(80.0)	-
出售 Green Dragon Gas 的股份的收益	55.8	16.0
股東應佔溢利	32.0	104.3

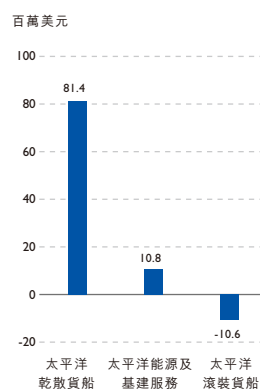
管理層以三個航運相關的報告分部分分析本集團的業務：

- 太平洋乾散貨船
- 太平洋能源及基建服務
- 太平洋滾裝貨船

未分配業務主要為財務部門。

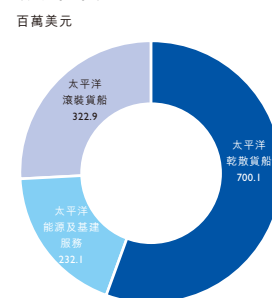
太平洋乾散貨船繼續為本集團的主要業務。以下章節進一步分析本集團的業績及資產淨值。

2011年分部溢利淨額



資產淨值	回報率
太平洋乾散貨船	11%
太平洋能源及基建服務	5%
太平洋滾裝貨船	-3%

分部資產淨值 (於年末)



太平洋乾散貨船分部

分部營運表現

	2011年 上半年	2011年 下半年	2011年	2010年	變動
小靈便型乾散貨船					
收租日	14,620	18,090	32,710	29,070	+13%
日均租金 (美元)	13,660	13,420	13,530	16,750	-19%
日均貨船營運開支 (美元)	10,640	10,710	10,680	11,970	-11%
(百萬美元)					
溢利淨額	42.9	46.9	89.8	136.1	-34%
經營業務產生的現金	67.0	76.4	143.4	186.8	-23%
資產淨值	655.9	564.1	564.1	619.1	-9%
淨資產回報率 (年率)	13%	17%	16%	22%	-6%
大靈便型乾散貨船					
收租日	6,390	6,920	13,310	11,450	+16%
日均租金 (美元)	15,130	15,050	15,090	22,570	-33%
日均貨船營運開支 (美元)	16,190	15,520	15,840	21,690	-27%
(百萬美元)					
大靈便型乾散貨船(虧損)/溢利淨額	(7.5)	(3.9)	(11.4)	8.8	-228%
超巴拿馬型乾散貨船貢獻	0.3	2.7	3.0	-	-
(虧損)/溢利淨額	(7.2)	(1.2)	(8.4)	8.8	-194%
經營業務產生的現金	(5.5)	0.2	(5.3)	11.5	-146%
資產淨值	133.7	136.0	136.0	104.0	+31%
淨資產回報率 (年率)	(11%)	(2%)	(6%)	8%	-14%

附註：上述大靈便型乾散貨船的收租日及日均開支不包括按日均租金8,750美元長期租賃租出而日均貨船營運開支為9,480美元的兩艘貨船。

收入

本集團的乾散貨船船隊的分部營業額增加2.2%至1,195,000,000美元(2010年：1,169,400,000美元)，佔分部營業額總額的89.1%(2010年：92.4%)。

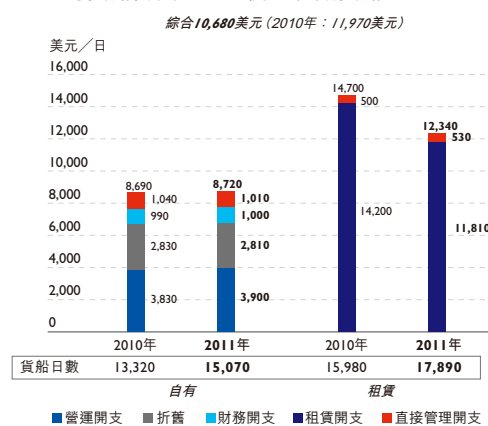
年內，本集團的自有及融資租賃乾散貨船船隊平均停租日相當於每艘貨船每年1.2日(2010年：1.6日)。

直接開支

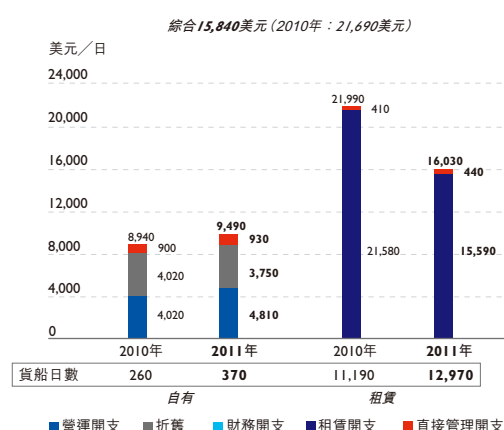
本集團的乾散貨船船隊產生直接開支562,300,000美元(2010年：593,000,000美元)，佔分部直接開支總額的81.5%(2010年：87.6%)。直接開支減少主要由於經營租賃的貨船租賃開支減少至421,000,000美元(2010年：471,700,000美元)所致，反映了本集團以經營租賃方式租入小靈便型及大靈便型乾散貨船的日均租金下降22.3%。

小靈便型及大靈便型乾散貨船的自有及租賃綜合日均營運開支分別減少10.8%及27.0%，乃由於從市場租入貨船的價格下降所致。自有的小靈便型及大靈便型乾散貨船日均營運開支上升主要由於船員薪金增加，以及大靈便型乾散貨船保養開支增加所致。自有貨船日均營運開支乃船員薪金、零件、潤滑油及保險費用。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。

日均貨船開支—小靈便型乾散貨船



日均貨船開支—大靈便型乾散貨船



太平洋能源及基建服務分部

本集團太平洋能源及基建服務分部的的主要業務為透過太平洋拖船提供離岸及項目供應及港口拖船服務。

	2011年上半年	2011年下半年	2011年	2010年	變動
太平洋拖船					
營運貨船 (艘)	39.2	41.0	40.1	35.9	+12%
每艘貨船收入 (百萬美元)	1.4	1.7	3.1	2.2	+40%
每艘貨船開支 (百萬美元)	1.1	1.1	2.2	1.8	+23%
(百萬美元)					
太平洋拖船	3.5	11.7	15.2	1.0	+1,420%
PacMarine Service	0.5	0.2	0.7	1.0	-30%
Fujairah Bulk Shipping	(5.2)	0.1	(5.1)	2.9	-276%
分部(虧損)/溢利淨額	(1.2)	12.0	10.8	4.9	+120%
分部經營業務產生的現金	10.9	18.1	29.0	16.8	+73%
分部資產淨值	234.0	232.1	232.1	229.4	+1%
淨資產回報率	-1%	+10%	+5%	+2%	+3%

太平洋拖船的業績因港口拖船服務和離岸及項目供應服務增長而顯著增加。

PacMarine Services的業務為提供貨船測量及檢驗服務，而其業績反映貨船檢驗數目減少。

Fujairah Bulk Shipping 為與中東的富加勒政府合組的合營公司。由於市場狀況持續困難，Fujairah Bulk Shipping 的董事會於2011年決定結束營運，現已將其所有資產變賣。

太平洋滾裝貨船分部

本集團的第一艘滾裝貨船於2009年9月開始錄得進賬。第二艘貨船已僱用於地中海地區；而第三艘及第四艘貨船現於美國海灣營運；但由於市場疲弱，租金水平並不理想。我們仍正為於2011年8月及於2012年1月交付的最後兩艘滾裝貨船尋找僱用項目。

貨船減值80,000,000美元估計將減低2012年所有六艘滾裝貨船每艘日均折舊開支約850 歐元或1,200美元。

	2011年上半年	2011年下半年	2011年	2010年	變動
收租日	620	650	1,270	430	+195%
貨船日數	660	860	1,520	480	+217%
日均租金 (美元)	21,240	21,140	21,190	29,350	-28%
日均貨船營運開支 (美元)	22,080	18,210	19,890	27,810	-28%
(百萬美元)					
貨船營運虧損	(1.4)	(2.0)	(3.4)	(0.8)	+325%
應佔聯營公司虧損	(4.1)	(3.4)	(7.5)	(0.3)	-
應佔共同控制實體溢利	0.2	0.1	0.3	-	-
分部虧損淨額	(5.3)	(5.3)	(10.6)	(1.1)	+864%
分部經營業務產生的現金	4.5	3.0	7.5	2.8	+168%
分部資產淨值	347.6	322.9	322.9	384.4	-16%
淨資產回報率	-3%	-3%	-3%	0%	-3%

32 | 資金及承擔

現金流及現金

本集團積極並嚴密監管其現金、借貸及承擔，以確保於不同船運週期皆具備充裕的資金及維持適當的流動資金水平應付其所有承擔。

本集團的四種主要資本來源為股本、可換股債券、銀行借貸及營運現金流。

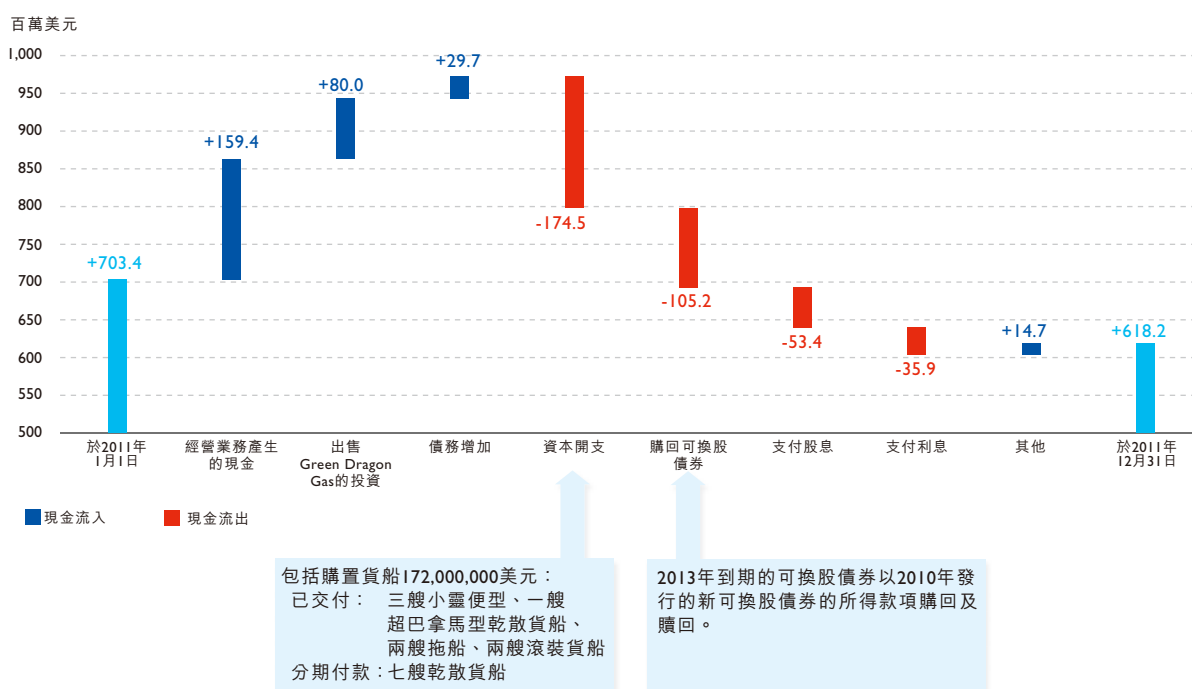
於2011年12月31日，本集團的現金狀況穩健，持有現金618,200,000美元，借貸淨額相對物業、機器及設備賬面淨值的負債比率為10.5%。按照現有資本承擔322,400,000美元，本集團持有足夠現金資源支付此等承擔。

長遠而言，本集團將維持淨資本負債比率不高於50%的水平，謹慎地保持借貸與權益之間的平衡，務求可持續應付不同船運週期所需。

現金流量

流動資金	現金及存款618,200,000美元(主要為美元) 尚未動用的銀行借貸融資額116,600,000美元
營運資金淨額	582,300,000美元

2011年集團現金流的來源及其運用



購置及出售貨船與支用及償還借貸將繼續為影響未來現金流的主要因素。

現金及存款

作為日常營運的一部分，財務部門負責管理本集團的現金資源。

財務部門的宗旨乃根據風險、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現金回報，同時確保現金可用以應付本集團的承擔及需要。現金及存款存放於主要位於香港的多家大型銀行。

財務部門可在董事會通過的集團財務政策所訂下的額度內投資產品，當中包括隔夜和定期存款、貨幣市場基金、流動基金、結構性票據及貨幣掛鈎存款。

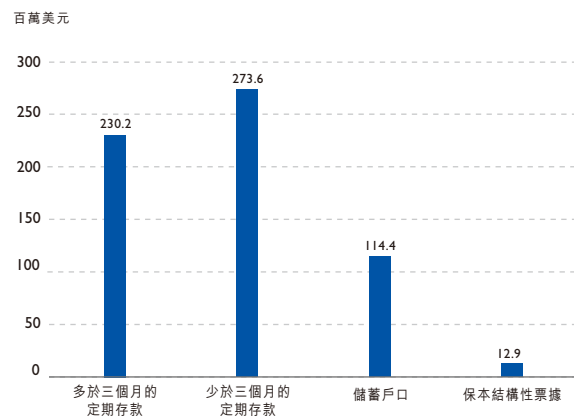
流動及非流動的現金、存款及借貸列示如下：

百萬美元	2011年	2010年	變動
有限制銀行存款－非流動資產	8.6	10.3	
有限制銀行存款－流動資產	11.2	3.4	
現金及存款	598.4	689.7	
現金及存款總額	618.2	703.4	-12%
長期借貸的流動部分	(65.3)	(165.7)	
長期借貸	(713.7)	(693.8)	
借貸總額	(779.0)	(859.5)	-9%
借貸淨額	(160.8)	(156.1)	+3%
借貸淨額相對物業、機器及設備賬面淨值	10.5%	10.2%	
借貸淨額相對股東權益	10.8%	10.1%	

年內，財務部門就本集團現金獲取平均每年回報率1.8%（2010年：1.5%）。

於2011年12月31日，本集團的現金及存款及結構性票據投資於以下投資產品：

現金及存款投資
於2011年12月31日的結餘（現金及結構性票據總額=631,100,000美元）



債務

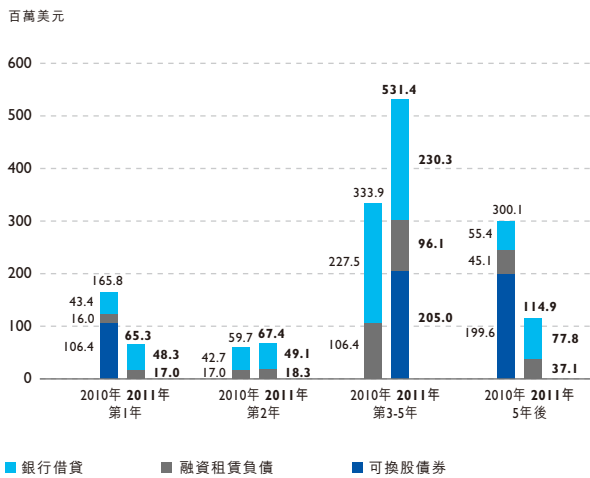
財務部門透過本集團的資產負債表向外取得融資，以滿足本集團的現金資源需求。債務包括：

- 銀行借貸
- 融資租賃負債
- 可換股債券負債部分

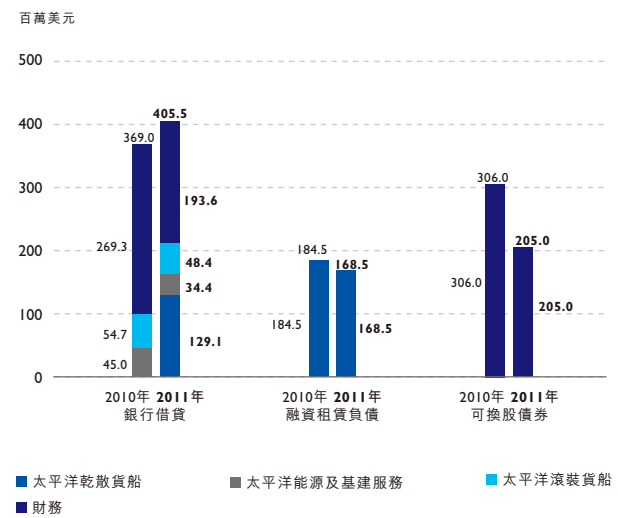
本集團的債務總額為779,000,000美元（2010年：859,500,000美元）。除了相當於106,000,000美元（2010年：54,700,000美元）及34,400,000美元（2010年：39,700,000美元）的銀行借貸分別以歐元及澳元為單位外，其他皆以美元為基準。

34 | 資金及承擔

借貸按到期日及來源分析



借貸按來源及分部分分析



銀行借貸

銀行借貸(扣除遞延貸款安排費用)於2011年12月31日結餘為405,500,000美元(2010年:369,000,000美元)，其因年內以滾裝貨船作抵押支用借貸而增加。

本集團的銀行借貸乃以32艘賬面淨值總額為548,500,000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功能貨幣支用。

本集團監控其銀行借貸的借貸相對資產值的規定。倘本集團的抵押資產市場價值跌至低於其放款人所訂定的水平，則本集團須抵押額外現金，或向放款人提供額外無抵押貨船作為抵押品。於2011年12月31日，本集團已遵從其所有借貸相對資產值的規定。

於2011年12月31日，本集團尚有尚未動用的銀行借貸融資額116,600,000美元。

損益： 2011年銀行借貸利息開支增加4,300,000美元至14,100,000美元，乃由於銀行借貸的平均結餘增加至465,600,000美元(2010年:374,200,000美元)所致。銀行借貸為浮息借貸，但本集團透過訂立利率掉期合約對沖部分相關風險。

融資租賃負債

融資租賃負債隨著年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分部。

於2011年12月31日，流動及長期融資租賃負債總額為168,500,000美元，涉及13艘小靈便型乾散貨船。該等負債將於2015年至2017年到期。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。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12,100,000美元(2010年:13,200,000美元)，乃指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

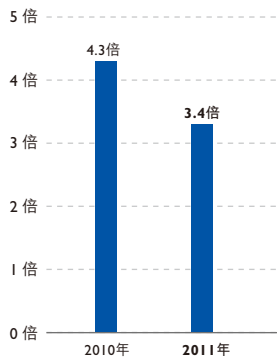
本集團可換股債券負債部分有所減少，乃由於年內購回及註銷原有於2013年到期、票息為3.3%的可換股債券，而使2011年12月31日的資產負債表只有於2016年到期、票息為1.75%的可換股債券所致。

損益： 2011年可換股債券利息減少10,700,000美元至10,000,000美元，乃由於可換股債券於年底的結餘總額減少所致。

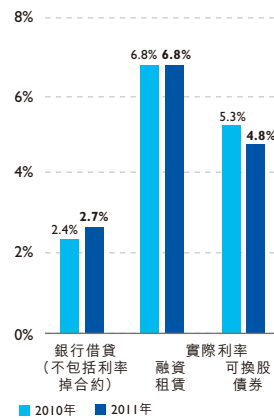
財務開支

管理層用以評估本集團借貸開支的主要指標為：i)集團利息覆蓋率及ii)平均借貸利率。

集團利息覆蓋率



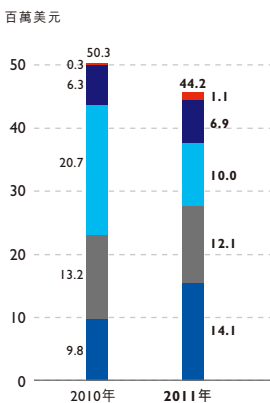
平均借貸利率



本集團旨在對其長期借貸的浮動及固定利率之間取得平衡。於2011年12月31日，本集團15%長期借貸為浮動利息。本集團對此作出監察，因應船運及利率週期作出適當的調整，以維持固定利率及浮動利率的平衡。

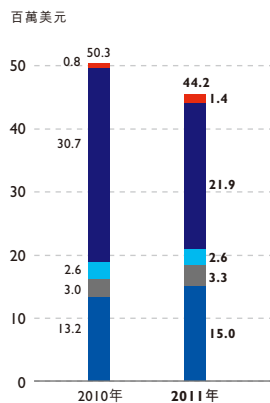
借貸產生的財務開支44,200,000美元 (2010年：50,300,000 美元) 的分析如下：

財務開支按來源分析



■ 銀行借貸利息
 ■ 融資租賃利息
 ■ 可換股債券利息
 ■ 利率掉期合約淨虧損
 ■ 其他財務費用

財務開支按分部分析



■ 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
 ■ 未變現利率掉期合約損益

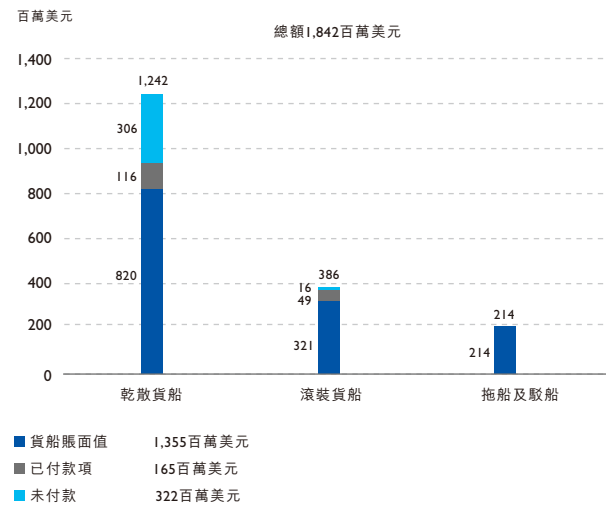
已交付貨船

於2011年12月31日，本集團擁有賬面淨值(扣除滾裝貨船減值後)1,525,200,000美元的物業、機器及設備，主要涉及：

- 42艘已交付的小靈便型乾散貨船；
- 2艘大靈便型乾散貨船；
- 1艘超巴拿馬型乾散貨船；
- 38艘拖船及駁船；及
- 5艘滾裝貨船。

小靈便型乾散貨船繼續為本集團的主要資產，已交付的貨船每艘平均賬面淨值為17,300,000美元而其平均船齡為7.6年。拖船、駁船及滾裝貨船乃以其功能貨幣澳元或歐元列賬。因此，該等資產的美元賬面值及承擔受到匯率變動的影響。

貨船賬面值及承擔的綜合分析



36 | 資金及承擔

貨船承擔

於2011年12月31日，本集團有322,400,000美元的不可撤銷的貨船承擔。該等貨船預定於2012年1月至2014年1月期間如下表列示般交付予本集團。

百萬美元	艘數	2012年	2013年	2014年	總計
小靈便型乾散貨船	8	80.4	28.8	20.9	130.1
大靈便型乾散貨船	7	73.7	102.0	–	175.7
滾裝貨船	1	16.6	–	–	16.6
於2011年12月31日之承擔	16	170.7	130.8	20.9	322.4

此等承擔以及將來購置的貨船款項將一籃子地從本集團營運產生的現金、現有現金、尚未動用的銀行借貸融資額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。

貨船購買選擇權

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

最早可予行使 選擇權之年度	貨船 類型	於2011年12月31日		貨船之 平均船齡 (年)	購買 選擇權之 平均行使價 ¹ (百萬美元)
		融資租賃	經營租賃		
2012年	小靈便型	13	4	9	15.5
	大靈便型	–	1	7	14.0
	拖船及駁船	–	3	4	2.3
2016年	小靈便型	–	2	5	43.3
	大靈便型	–	1	5	30.0
	超巴拿馬型	–	1	5	74.5
2017年	小靈便型	–	1	5	36.6
2020年	小靈便型	–	1	7	38.7
2021年	小靈便型	–	1	7	39.6
總計		13	15		

附註1：包括部分以日圓計價的購買選擇權。

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24,000,000美元。

貨船租賃承擔

下表列示了小靈便型及大靈便型乾散貨船於租賃期內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會行使）。

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
2012年	11,150	10,440	5,960	4,750	13,070	5,030
2013年	11,630	4,700	5,950	4,750	13,200	1,470
2014年	11,820	4,060	5,940	4,750	13,150	1,000
2015年	12,000	3,660	5,910	2,590	13,720	440
2016年	11,860	2,810	5,970	1,830	14,000	370
2017年	11,960	2,560	5,840	610	14,000	370
2018年	11,900	2,200	—	—	14,000	370
2019年	12,830	1,460	—	—	14,000	10
2020年	13,020	1,100	—	—	—	—
2021年	14,000	310	—	—	—	—
總計		33,300		19,280		9,060

經營租賃承擔總額： 390,200,000美元 119,700,000美元

本集團的貨船經營租賃承擔為540,000,000美元（2010年：362,000,000美元），其中：小靈便型乾散貨船佔390,200,000美元；大靈便型乾散貨船佔119,700,000美元；拖船佔1,000,000美元；及超巴拿馬型乾散貨船佔29,100,000美元。經營租賃承擔增加主要由於中期（一至三年）的小靈便型及大靈便型乾散貨船租賃貨船日數增加所致。

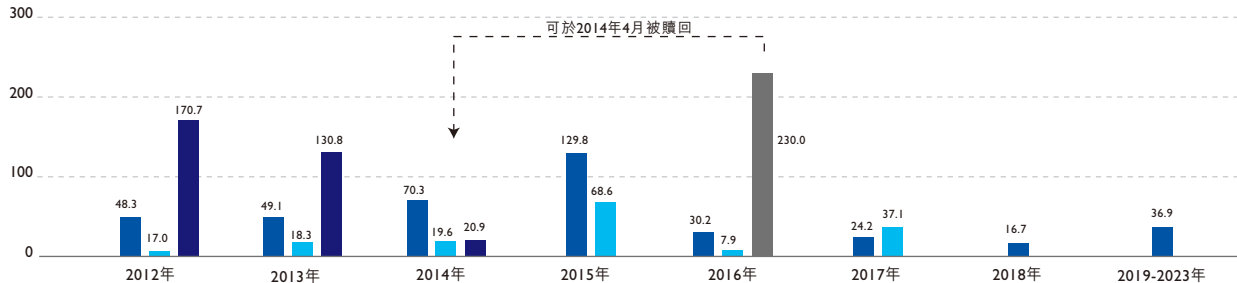
貨船融資租賃承擔被列為物業、機器及設備的一部分。

償還借貸及貨船資本承擔明細表

於各年度需要償還借貸及支付貨船資本承擔的明細表如下：

償還借貸及貨船資本承擔

百萬美元



■ 銀行借貸 (406,000,000美元)：2012-2023年

■ 融資租賃負債 (168,000,000美元)：2015-2017年

■ 可換股債券 (面值230,000,000美元)：2016年4月，可於2014年4月被贖回

■ 貨船資本承擔 (322,000,000美元)

企業社會責任

- 40 綠色事業－業務佐證
- 42 在企業社會責任工作的表現
- 44 環境
- 48 工作場所
- 54 社區

朱乾淳船長－「SEAFARER OF THE YEAR」(年度傑出海員獎)

我們的朱乾淳船長於去年9月在倫敦舉行的Lloyd's List Awards Global 2011典禮中獲頒「年度傑出海員」之獎項，亦於10月份舉行的Lloyd's List亞洲頒獎典禮中榮膺同一獎項，其卓越表現同時得到香港海事處及其他航運業內團體的嘉許。

此具聲望的「年度傑出海員」獎項旨在表揚朱船長面對災難時表現出色的航海技術及領袖才能。

於2011年3月11日，我們的貨船「Port Pegasus」於小名濱港泊岸時，遇上災難性的9.0級強烈地震及海嘯沖擊。貨船被8米高的巨浪拍擊，海水淹沒了碼頭，只剩一條繫船纜繩沒有截斷。於18小時的抗災過程中，朱船長與船員們竭盡所能操控貨船，藉著掌舵貨船的推進及轉向(很多時使用了最大的馬力)，以抵禦洶湧的海浪，確保貨船靠岸。當時一個在岸邊的起重機仍懸垂在船艙內，亦無拖船、領航船、港口控制中心或繫纜工人可予以協助。

整個過程中，朱船長專注船員安全、冷靜、保持信心及團結，並與團隊緊密溝通，確保需要船員大量體力及迅速應變的工作得到協調，以應付不斷變化的情況。朱船長與船員不遺餘力，成功拯救了貨船，並於海嘯平息後即把貨船重新繫牢，過程中貨船並無任何破損，亦無造成任何污染及人命傷亡而影響貨船聲譽的事故。於災難當日，朱船長展露了出色的領袖才能及航海技術，以及年輕人難得的成熟表現，而他只不過於事故前一個月才晉升為船長。

朱船長十年前加入太平洋航運開展事業。我們對他深深引以為傲，並十分感激他在壓力下仍見出色的表現。他絕對配得上「年度傑出海員」的美譽。

Lloyd's List把朱船長列為航運界百位最具影響力人物之一，正好強調了「每日發生著不求回報且被忽略的英勇行為，以及海員於業內的影响力」，並重申海員值得被尊重及表揚的重要訊息。對此，太平洋航運深表認同。





40 | 綠色事業－業務佐證

緒言

我們欣然介紹太平洋航運首份2011年企業社會責任報告。本報告的內容以比過往年度報告及中期報告更為詳盡，傳達我們在環境、工作場所及社區方面的理念、措施及表現。

太平洋航運已為一所具規模的企業，經營一支龐大的船隊，並計劃加強拓展業務，以發展乾散貨船業務為重心，致力實現未來宏大的願景。

我們認同達成有關抱負必須背負多方面責任，其中保護環境是最基本的責任。作為業界翹楚，我們敢於自我鞭撻，竭力減少對環境的污染。這不僅是為履行道德義務，對我們的業務亦有明顯的好處—

在石油及燃料價格上漲、氣候持續變化及與排放相關法例日增的情勢下，我們現時作出的環保決策及行動將增強我們的競爭力，並為日後業務長遠的可持續發展及股東價值打造基石。

我們的行動

因此，我們的貨船營運定必嚴格遵守適用的環保法例，並盡量超出監管要求及業界標準。

我們視企業內部的減排措施為首要任務，並相信當全球均推行排放法例時，我們的環保表現將成為業界之首。我們對目前的成績感自豪，並欣然匯報我們於Lloyd's List Awards Global 2011典禮中榮獲「環保獎」獎項，證明我們所付出的努力已廣受認同。

總結

環境保護乃其中一項我們認為需要更努力地以負責任態度履行的範疇，以提升我們的企業公民地位及改善可持續發展的工作方式。本報告旨在與我們的持份者分享我們過往的環保措施及表現。

我們相信閣下認同我們為推行企業社會責任匯報及不斷致力減低環境影響，已踏出了成功的一步。本報告全面說明我們所採取的行動，而在將來的年報中我們會以較簡短的篇幅匯報相關的進展及新措施。

國際海事組織及解決碳排問題

由聯合國國際海事組織(IMO)授權及監管的國際法例，已大致規範航運業對環境的影響，惟迄今尚未針對與氣候變化息息相關的溫室氣體排放。

近年來，溫室氣體排放及氣候變化確實成為全球高度關注的議題，我們可預期日後將新增更多直接影響航運業的排放法例。

國際海事組織建議透過以下各項降低排放量：

- 制定一系列於2013年生效的技術及營運措施，包括：
 - 能源效率設計指數(Energy Efficiency Design Index)；及
 - 船舶能源效率管理計劃(Ship Energy Efficiency Management Plan)；及
- 以市場為基礎的促進減排措施。

若國際海事組織的氣候措施建議不夠全面，可能導致地方或地區單方面制定措施。零散的法規令貿易環境變得艱難，業界的行動將更加分散。

因此太平洋航運支持制定合理有效的業界措施以降低排放量，包括以貨船燃料徵費形式徵收碳稅，我們相信這是國際海事組織應負責的全球性行動。

故此，我們全球化業務的性質在環保方面確為我們帶來難題。太平洋航運已做好充分準備應付此等難題及與決策者、研究員及客戶合作，確保我們作出正確的選擇，以助防止污染及人為造成的氣候變化，同時為本公司構建璀璨的明天。



我們的可持續發展策略

我們深信採納負責任的作業方式與我們業務的風險及財務表現息息相關。故此，可持續發展的模式與我們的中短期策略及長遠願景牢牢緊扣。支持著我們可持續發展措施的策略性企業社會責任目標如下，當中涵蓋環境、我們的工作場所及社區：

環境 了解我們對環境所造成的影響，並透過採用高能源效益及環保的貨船設計、技術及海上與岸上的作業方式將影響降低	工作場所 關顧員工，確保他們安全，營造愉快及充實的工作場所，並培育人才，發揮他們的工作潛能	社區 確保我們對所處社區作出負責任的行為，從我們於航運業的業務以至商業世界的反貪污工作，及為與我們業務最相關的範疇帶來正面貢獻
--	---	---

企業社會責任的進程

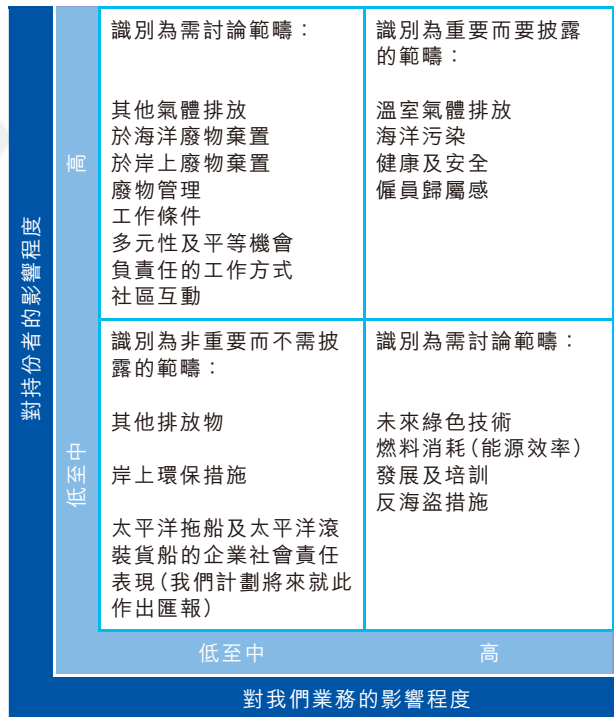


主要問題

在這重要性列表中，列示我們認為在企業社會責任方面對我們業務及持份者最重要的問題，並已於本報告內就此及有關的關鍵績效指標作出匯報。我們將致力採集更多意見回饋，作為我們與持份者持續交流計劃之一部分，有助報告和發展我們日後於企業社會責任的管理及匯報工作。

董事會對企業社會責任的承擔

太平洋航運有關企業社會責任及環境可持續發展的行政工作—包括氣候變化問題—乃由行政總裁所負責。他監督主要由我們技術、人力資源及行政團隊分別管理的環保、工作場所及社區措施。鑑於環保事宜、法規、技術及措施層面廣泛、複雜且可能花費不菲，故亦成立由高級管理人員所組成的環保委員會，協助我們環保工作的研究及制定方針。而協助行政總裁及環保委員會的是船隊主管及其技術及新建造貨船團隊，他們負責對我們主要排放物的追蹤、減排工作及其他船上的環保措施作出管理及匯報。



42 | 在企業社會責任工作的表現

企業社會責任關鍵績效指標

我們透過八項與我們實踐於環境及工作場所責任之策略相符的關鍵績效指標，以量度本集團於企業社會責任的進展。

	環境	工作場所		
關鍵績效指標	<p>二氧化碳指數 (船隻排放)</p> <p>8.66 每噸位航距的二氧化碳排放量 (以克計) ▼ 7.5%</p> <p>11年目標: 9.43</p>	<p>環境污染事故</p> <p>1宗</p> <p>11年目標: 0</p>	<p>外部檢查零缺失率</p> <p>72%</p> <p>11年目標: 77%</p>	<p>外部檢查缺失率</p> <p>1.12 每次檢查的缺失數目 ▲ 115%</p> <p>11年目標: 0.52</p>
目的	<p>在沒有乾散貨船另類主要燃料的情況下，我們作出合理的行動，以降低我們船用燃油的消耗及溫室氣體排放—尤其是二氧化碳(2011年的目標：9.43)</p>	<p>達到整個船隊零污染事故</p>	<p>我們保持貨船高質素的能力，可見於我們在港口國監督 (Port State Control) 外部檢查的表現，包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> 有關檢查結果錄得零監管缺失的頻率(2011年目標：77%) 每次外部檢查錄得缺失情況的平均數(2011年目標：0.52) 	
表現	<p>我們的減排措施實現二氧化碳排放量減少7.5%至每噸位航距的二氧化碳排放量為8.66克</p>	<p>由於風險管理不足以致在韓國仁川進行內部燃料輸送期間發生燃料漏洩。我們已於船隊執行糾正及預防措施，避免重蹈覆轍</p>	<p>我們的零缺失率稍降至72%，而每次檢查出現缺失的平均數為1.12次，原因是我們在亞洲的港口國監督檢查頻率增多，而當地的檢查通常提出大量缺失情況，即使其後缺失情況被證實為狀況良好亦會記錄在案。然而，上述結果仍為業界最佳表現。不計亞洲的檢查，我們的外部檢查零缺失率及外部檢查平均缺失率分別僅79%及0.75%。</p>	
目標	<p>於2012年繼續提升我們的排放表現，縱使部分推動力乃來自市場疲弱而要減慢航速的需要</p>	<p>我們一直以達到零污染事故為目標</p>	<p>憑藉我們「22船員，22船東」概念，做好內部檢測工作以達致零外部檢查缺失的政策，冀大大改善我們於2012年的外部檢查表現</p>	

本報告的編製方式及內容範疇

本企業社會責任報告詳述有關降低我們業務對環境的主要影響及加強工作環境的質素、安全性及滿足感的措施。我們對評估2011年於此等範疇上的表現所採用的關鍵指標作出披露。

我們乃依據香港聯合交易所的自願性《環境、社會及管治報告指引》、《全球報告倡議》(Global Reporting

Initiative) 的自願性可持續發展報告指引及聯合國《全球契約》(Global Compact) 的指引性原則編製本報告，以匯報我們的發展。

本報告所載的環保及安全關鍵績效指標，乃根據行業標準量度或計算，而有關量度方式已經由Lloyd's Register質量監管體系審核。

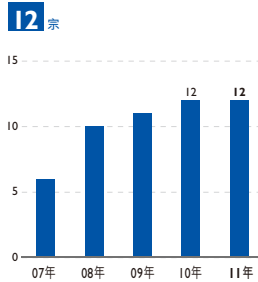


於2012年，我們將於碳信息披露項目 (Carbon Disclosure Project) 再次披露我們的溫室氣體排放情況

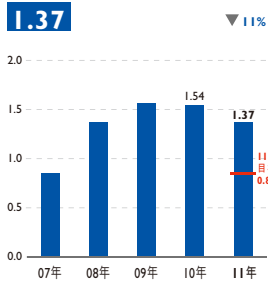
工作場所

關鍵績效指標

損失工時工傷事故

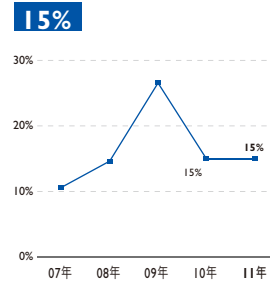


因工傷事故損失工時頻率 (LTIF)

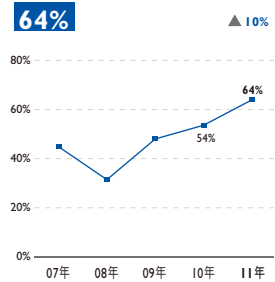


僱員歸屬感

岸上員工流失率



外部培訓率



目的

降低受傷風險及減少因受傷而損失的工時
LTIF為量度安全表現的主要方式，即損失工時工傷次數乘以100萬再除以報告期內的總工時
損失工時工傷指傷者失去至少1個工作天(8小時)工時的工傷

成為業內的首選僱主，使我們能招攬及挽留最出色的員工。提高僱員對其崗位、同袍及團體的歸屬感，加強他們對其工作及本公司的投入程度

我們岸上僱員歸屬感的關鍵指標，為我們的員工流失率及接受外部培訓員工的比率

表現

雖然我們未能達到目標，但我們的LTIF已改善11%，以及主要因滑倒、絆倒及失足造成的工傷總宗數維持不變

本集團的員工流失率為15%，部分離任原因為我們於年內進行業務整頓；接受外部培訓的僱員共有248名(64%)

於2011年翰威特公司公布的「香港最佳僱主」調查結果中，我們的員工歸屬感達71%(為香港最高得分之一)，高於2006年的51%

於2011年，我們的船員留職率為74%

目標

於2012年大幅減少我們的損失工時工傷事故宗數，以及在LTIF取得比2007年最佳0.85更佳的成绩

於2012年將員工流失率限制於約10%的水平，以及保持現時高水平的外部培訓比例

我們銳意於2012年參與翰威特公司另一次員工歸屬感調查—這次將涉及我們全球所有員工

我們最重大的安全、質量、健康及環境事宜源於乾散貨船船隊，因此，本報告集中討論我們在安全、質量、健康及環境方面與乾散貨船相關的考慮因素及措施。本報告尤其檢視我們如何管理船隻的大氣排放、污染事故風險及安全表現。我們亦報告有關提高集團旗下員工的歸屬感措施及表現。

我們就擁有長期營運控制的資產所造成的環境影響作出匯報。根據溫室氣體議定書 (Greenhouse Gas

Protocol)，長期營運控制乃指「本集團有權推行及執行其經營政策」的業務範疇。因此，我們集中討論在商業及技術上由我們管理的自有及融資租賃乾散貨船(2011年平均有43艘)船隊在安全、質量、健康及環境的表現。

我們將於適當時候加載我們日益增長的拖船及滾裝貨船業務的關鍵績效指標。目前，有關業務的環保計劃及匯報系統在發展中。

環保政策及管理系統

我們意識到航運業造成的排放及其他環境影響需大大減少，並銳意成為此項挑戰的業界先鋒；為此，我們已採納一套環保理念，內容圍繞以下直接顯明的環保政策：

“ 太平洋航運致力作為航運業內率先負起環保責任的公司，尤其透過採取減少大氣排放、海洋排放及資源消耗的措施，將我們對環境造成的影響降至最低。我們達成此目標的方法為：

- ✓ 就我們的業務採納環保技術及實務方案；
- ✓ 於海上及岸上執行較法例規定嚴格的環保措施；及
- ✓ 提倡對環境效益相對較低的其他較小規模的環保措施，乃因我們相信集腋成裘的道理。”



我們對環境造成的影響

於海洋中驅動貨船必須消耗多類資源或投放物，因而形成對環境造成不利影響的排放物。下圖概述乾散貨運相關的主要投放及其排放物。



貨船措施

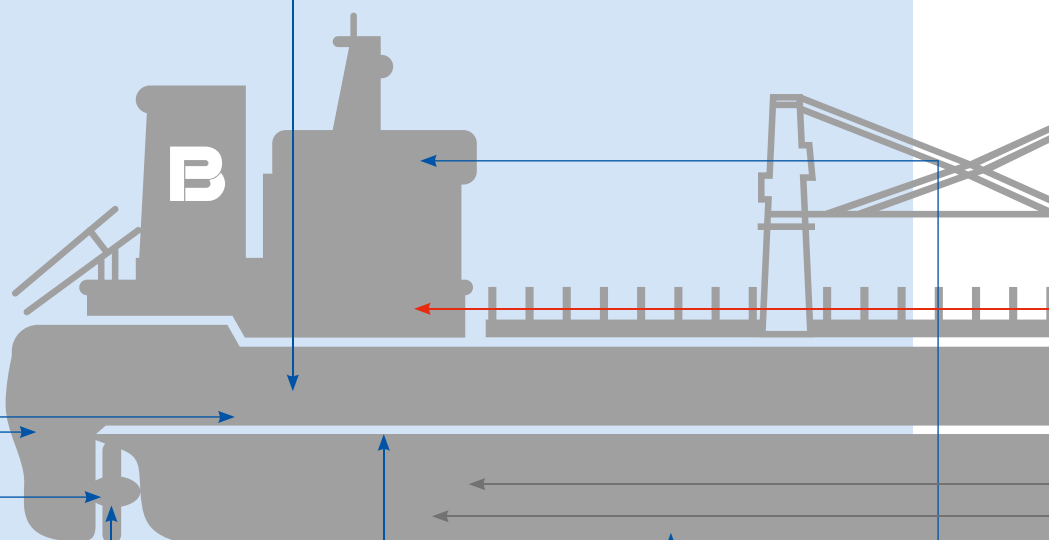
我們降低環境影響的主要措施概要

減低大氣排放及燃料消耗

提升引擎性能

燃油燃燒催化劑可節省燃油、令燃燒過程更潔淨及減少引擎檢修次數

電腦程式為主要機器組件確定最佳檢查間距，提高引擎效能



改良船體及推進器的水力推進

螺旋槳螺帽葉片可節省燃料高達5%

電腦化系統監察及追蹤主引擎的性能及燃料節省效能

擴大使用防污油漆的船體面積，以減低貨船滿載時的水流阻力

我們以符合環保及經濟為原則，投資於船隊的持續革新，致力購買新船及與設計師合作設計創新節省燃料的船體及機器，以減省上一代類似貨船的燃料消耗

採納節省燃料的營運措施

改善航線，並透過使用升級的自動調節導航系統，就負載特性及天氣狀況作自動調校，減少不必要的舵擺

節省燃料的航程計劃(配合海上天氣及即時的海洋水流數據)、航速計劃(Right Speed Programme)、汽缸潤滑優化及對龐大船隊的周詳航程，以提高使用率及縮短壓載航程，從而節省整體的燃料開銷

監察未來綠色技術的發展

廢氣過濾 – 我們密切留意廢氣淨化技術的發展，以降低排煙所形成的溫室氣體排放，但目前的洗滌設備仍未切合供我們船隻使用

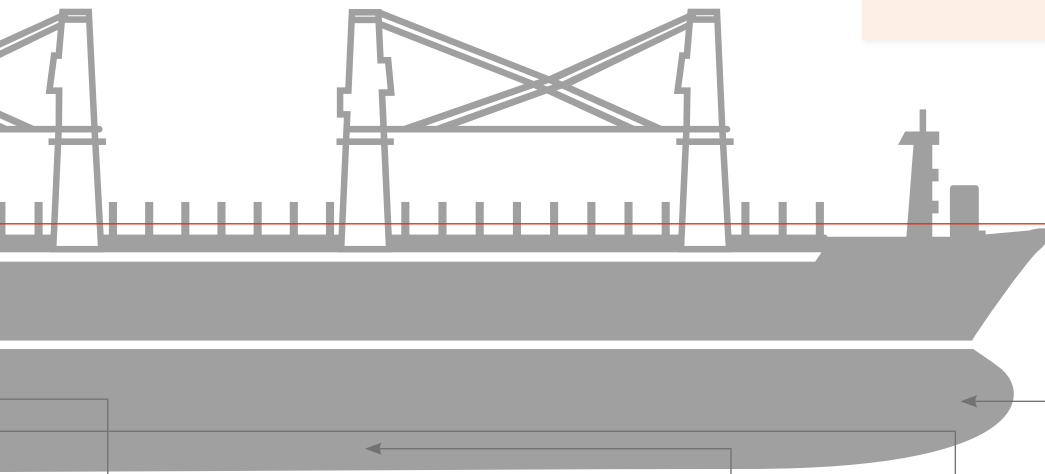
新型潔淨推進技術 – 我們冀盼新型潔淨技術最終可長期取代燃燒石化燃料的內燃機推進商用貨船。與此同時，我們對於試驗用作輔助推進的潔淨技術（如大型牽曳風箏）的開發感到鼓舞。惟我們認為此等技術仍未達先進、實用或符合成本效益，故未被採納於我們的船隻上

燃燒更潔淨燃料

一直以來，航運業都依賴不潔的高硫燃料油，但多個排放管制區及全球提出使用（及供應）更潔淨的低硫燃料的新要求日增，標誌著長期投放於改良供應海運業的石化燃料質量的開始

完善廢物管理

我們船上的垃圾壓縮機方便儲存營運產生的垃圾（不包括廚餘及殘餘貨物），以待上岸棄置



減少海洋排放

防止漏油事故 – 我們有符合國際安全管理標準的安全管理系統，制定嚴格的系統監控及程序保障措施，以防止洩漏燃油事故，而我們的船員亦已就漏油意外發生的應對接受培訓

污水管理 – 油水分離器可減低污水洩漏的意外

壓倉水管理 – 我們的壓倉水管理計劃已遵守國際海事組織壓倉水管理公約及有關地方港口國家條例制定嚴格的壓載作業常規

對船體油漆的考慮 – 於2008年公約規定限期前，我們已逐步停用含有毒的TBT防污油漆，並現使用含殺菌劑的油漆，同時繼續留意更環保油漆的發展

一如我們的願景，我們致力成為業內現有員工及有才能的潛在僱員的首選僱主。

員工乃為我們業務的核心，因此，我們力求為眾多國籍的員工提供一個吸引、愉悅、充實、安全及互助的工作環境。我們相信，為海上和岸上各職階的同事作出適度投資，不但可增進各人的知識和生產力、提升其貢獻和歸屬感，並可增加他們對本公司的忠誠度和歸屬感以及有助挽留員工。

上述對僱員作出的投資大致採取下列形式：

- 工作條件
- 健康及安全(包括反海盜措施)
- 發展及培訓
- 多元性及平等機會
- 負責任的業務工作，包括：
 - 合法貿易
 - 反貪污
 - 反串謀行為
 - 負責任的採購
 - 勞工標準、勞資關係及人權

工作條件

我們的辦事處位置優越及質素優良，為員工提供一個安全、舒適及投入的工作環境。我們尤其注重良好的空調及照明，同時留意該等技術對環境的影響。我們並於開放式辦公區內設置符合人體工學設計的工作站，促進員工交流及高效的工作模式。

我們的員工對工作全情投入，因此我們鼓勵他們於家庭生活與工作之間取得健康的平衡。良好的工作環境能減少影響團隊的壓力、曠工及員工高度流失的情況。我們的首要任務，是讓員工享受工作，進而勤快工作。

僱員的歸屬感—即能影響僱員對他們願意從工作中學習及發揮表現的情感依附(對其崗位、同袍及團隊)。我們相信，歸屬感可透過向員工提供一個能加深了解及影響公司目標、管治及文化的環境而大大提高。我們透過季度團體會議、每月非正式聚會及輕鬆的開放政策，致力提供讓全體僱員可容易接觸集團高級管理層的渠道。

隨著要員參與以股權為基礎的長期獎勵計劃，要員的薪酬在某程度上亦與本公司創造的股東價值一致。

p.43 員工歸屬感關鍵績效指標

p.73 薪酬報告

岸上環保及健康及安全措施

我們於各辦事處推行節約用電、水及物資、盡量回收辦公廢料等政策及實務以減輕環境影響，可見我們於岸上及海上對保護環境作出相若的承諾。

就集團內部而言，我們透過於內聯網及告示牌張貼指引及通告，以及透過公司通訊及偶爾的環保及社區活動，傳播環保訊息。對外則透過年報將訊息傳達予持份者。

我們於岸上及海上執行的太平洋航運管理制度，符合強制性的國際安全管理(ISM)規則及一系列由Lloyd's Register質量監管體系(LRQA)認證的自願性安全及環保管理準則，包括：

- 就我們的質量管理系統—ISO 9001:2008
- 就我們的環保管理系統—ISO 14001:2004
- 就我們的職業安全及健康管理系統—OHSAS 18001:2007



健康及安全

我們認為安全第一，藉著安全、質量、健康及環保 (SQHE) 政策傳達我們對安全營運貨船的承諾，並透過前瞻性的岸上及海上管理制度－太平洋航運管理制度 (PBMS) 推行有關承諾，其主要宗旨為：

促進及確保海上安全，防止人身傷害或喪失生命

我們為達到以上宗旨而制定的安全、質量、健康及環保政策的重點措施為：

- 我們根據船旗國及海員培訓、發證和值班標準的規則 (Standards of Training Certification & Watchkeeping Code) (STCW) 的規定聘請合格的海員
- 我們對我們的貨船、人員及環境的所有已識別風險作出評估，並制定適當的保障及安全常規
- 我們提供安全和高質素的工作環境，並確保員工應享有的福利
- 我們透過一套稽核、分析及回饋制度，力求不斷提升岸上及海上人員於質量、健康及安全、環保的表現及管理技能
- 我們透過傳達相關資訊及提供培訓資源及機會，讓員工獲得適當的安全、質量、健康及環保事務的資料
- 我們執行船上藥物及酒精政策，以及確保所有值班船員於船上執勤前通過藥物及酒精測試

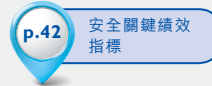
我們的健康及安全措施

太平洋航運已推出多項措施加強其優良的安全文化及減低安全及環保風險：

- 「22船員，22船東」為我們的原創概念，據此我們授權及推動船員以具前瞻性的安全文化管理貨船，並本著減低每項船上工作的風險行事
- 我們的船長及總工程師被視為船上的「太平洋航運經理」，鼓勵他們「在船上管理船隻」。他們在加入每艘船隻前，須出席於我們於香港總部舉行的太平洋航運技術部會議及其他簡報會。
- 我們推行免責文化，旨在消除船員向致力提供最完善船隊支援的岸上團隊知會船上事故的抗拒。
- 我們致力構建卓越團隊合作並就此制定指引。我們過往的安全表現出色，全賴我們海上團隊的正確態度。我們相信「nobody is perfect, but a team can be」(人無完美，但團結就是力量)，而我們已於International Human Element Bulletin公報的《Alert》專

欄中亦已發表同題文章，闡明我們採取的團隊合作策略。

- 我們藉「良好自行檢查達致外部檢查零缺失率」政策，已帶來出色的外部檢查成果。過去三年，我們因港口國檢查而滯留的情況極少。
- 我們明白到，即使接受最佳訓練的船員亦會因疲倦、壓力及欠缺遠見或主動的船上計劃而發生意外及事故。我們為減低此風險而投資於非標準措施，如延遲船隻出發讓調動的船員有充裕的時間接受簡報，或於完成特別繁忙的作業後或發生事故及其後相關的勞累調查後容許船員泊岸休息。
- 為免數據過多而對繁忙的船員造成負擔，我們編製載有船隻類型及即將啟航的資料集，概述重點



資料以便作出高效船上管理及從他人的錯誤中學習。

- 我們對業內及內部發生的事故、脫險及事件進行分析及迅速應對，以免發生類似情況。執行新制度前先聽取廣泛意見，而我們亦致力簡化及完善現行程序，以免安全管理制度超出負荷，扼殺船員的創意及工作效率。

我們於2011年連續第四年榮獲香港船旗國獎項「港口國監督檢查卓越獎」，並於Lloyd's List Award Asia 2011就安全表現獲嘉許「年度傑出船舶管理獎」美譽及獲得高度表揚。



發展及培訓

投資於我們海上及岸上員工的發展及培訓，是提高我們船員及船隻安全性及生產力的要素，亦為我們成功推動、聘請及挽留員工的主因。

海上僱員

- 我們以高於STCW規定的標準訓練海員。我們作出的部分額外投資包括提供海事資源管理 (Maritime Resource Management) (MRM)、駕駛台資源管理 (Bridge Resource Management) (BRM) 及引擎資源管理 (Engine Resource Management) (ERM) 訓練、模擬及利用電腦進行訓練，加強員工入職前的簡報會，以及僱用船隊培訓經理。
- 我們於大連及馬尼拉的船員中心舉辦半年一次的內部培訓講座，就船隊及業內其他地方發生的事故進行討論，並聯同船員制定及交流預防措施。此外，船員亦獲全面知會影響本行業及相關焦點範疇的監管規定、經驗回饋及其他發展動向。
- 於2011年，我們開始為船員舉辦由富經驗的船長及總工程師主持屬自願性質的培訓講座。
- 自2005年起，我們在中國推行高級船員實習生招聘及培訓計劃，並於2010年擴展到菲律賓。於2011年，我們吸納高級船員實習生的數目增加一倍。
- 我們夥拍瑞典保賠協會為我們的管理人員提供海事資源管理培訓。我們多位來自香港、大連及馬尼拉辦事處的經理已接受海事資源管理領袖培訓 (MRM Leadership Training)，現於大連及馬尼拉海員中心舉行定期的海事資源管理課程。
- 我們派遣四名船隊培訓經理 (去年為三名) 定期在貨船上為船員提供有關安全及重要營運範疇的在職培訓。我們的內部技術部門就安全作業及提供貫徹優質服務給予意見及岸上支援。
- 於2011年，我們的船員留任率超過74%，而管理人員均有清晰的事業發展路徑，可由駕駛台或引擎室晉升至岸上管理層職位。我們的技術部門約半數經理曾任太平洋航運海員。

岸上僱員

- 聯誼及團隊建設活動—適逢佳節和新自有貨船交付予本集團時，我們均會共聚同慶。我們亦於辦公室以外地方舉辦團隊建立活動，以加深同事與公司彼此間的認識及聯繫。
- 跨集團內聯網連接及資訊分享—我們採用了跨集團內聯網「PB Connect」的網上平台，供我們全球各地的團隊分享行業數據及新聞與公司最新消息，讓我們各人都與太平洋航運這大家庭保持聯繫。
- 在職培訓及造訪公司—我們的見習同事可於本集團業務的多個範疇及各持份者得到經驗。例如，我們安排年輕行政人員與本公司於保險、添油和技術等多個部門經理工作，並會登上我們的貨船出航和造訪船廠、船務代理、船舶經紀及客戶。此外，他們亦可獲提供英國特許船舶經紀學會課程及考試的備考支援及資助。
- 獨立課堂及講座培訓—本集團鼓勵各職階的僱員參加專業學術團體及培訓機構籌辦的培訓課程。於2011年，64%的岸上員工參加了課堂或研討會等形式的培訓課程。我們相信藉此可激勵員工，並提升他們的技能，以有效履行職務及增加效率。
- 領導和管理培訓—我們認為投放資源於行政人員培訓，以培育高級管理層及鑑定為本公司未來領導人的員工，乃公司高層繼任規劃的重要部分。彼等將被安排往全球各地的領導顧問公司及商學院校以鍛鍊其領導技能。
- 其他特殊管理工具培訓—本公司為管理層及領導裝備豐富的專業管理工具知識，如有助招聘程序、團隊建設、衝突管理及推廣策略的心理評估系統。

反海盜措施

過去數年，海盜襲擊宗數猛增，主要發生於印度洋，我們深表關注。

以下是我們為保護船員及貨船免受海盜劫持的部分主要實務及措施：

- 每次橫越亞丁灣或印度洋地區，均須獲得本公司的首席營運總監批准，而有關批准只在就個別情況進行風險評估及審閱風險緩減措施之後才授出。
- 每次橫越或駛近高風險地區時，我們會武裝貨船，如於船體加上帶刀片鋼絲，或加固引擎室門鎖，以於遇到襲擊時為船員提供安全室或「避難所」藏身。
- 貨船於橫越亞洲及阿拉伯灣之間時取海岸線道而行，並於橫越亞丁灣時跟隨有海軍巡邏的國際推薦過境走廊 (Internationally Recommended Transit Corridor)。
- 我們依循最佳管理常規訓練船員，這絕對有助成功擊退海盜的策略，避免淪為劫持受害者及綁架勒索的局面。
- 隨著無海軍護航水域海盜問題猖獗，香港海事處於2011年就船上禁止攜帶武器及駐有武裝人員一事上態度軟化。
- 我們就聘用武裝保安人員的政策，亦因問題惡化而改變。現時我們按個別情況進行詳盡風險評估，並在貨船船旗國及保險公司的批准下，容許聘請武裝護衛。
- 相對過往我們於船上只聘用非武裝護衛或使用武裝護航船服務，我們已在自有貨船聘用武裝人員。

多元性及平均機會

我們的員工來自30多個不同國家，團隊的多元性令我們深感自豪。員工無分膚色、性別、年齡或個性，配合本公司提倡的幽默感、探究精神及企業精神，為我們的工作場所締造更多創意及活力，為員工及業務帶來裨益。

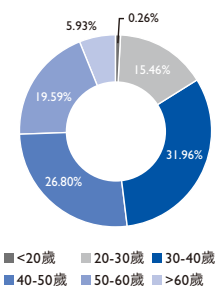
我們定下的多元性、平等機會及包容性立場，已融入我們公布的業務方針，可以下列陳述作總結：

「我們提倡互相尊重，並竭力建立一套能包容不同意見和融合多元文化的價值觀」

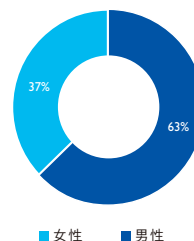
本公司的員工手冊訂有政策，表明每名員工在任職期間不會受到性騷擾或種族歧視的對待。



年齡分布
(於2011年12月31日)



性別分布



負責任的業務工作

為達成本集團的願景、使命及宗旨，我們一直力求應用穩全且國際公認的商業道德及原則，而這道德與原則亦已植入於我們的業務方針及使命：

「透過不斷提升服務和不斷轉變的經營標準達至我們的願景」

我們的業務方針覆蓋廣泛的原則及特質，旨在加深本公司與其持份者相互的信賴、尊重及情誼，以及強調我們公平及負責任的營商手法。

「我們定必履行承諾」



交易慣例

我們的船隻於全球營運，我們進行的交易符合國際法例，並無違反國際貿易制裁或有關地方或國家法例。

我們向客戶表明不運載非法貨物，而我們全球的租賃團隊亦遵行了解客戶及其業務的大原則，加深我們對其貨物的認識。

我們的客戶主要為著名的藍籌機構，我們對他們的認識甚深。對較新的潛在客戶，我們或會向外尋求有關其背景的意見、口頭及書面推薦、正規的交易對手風險評估，及翻查該等客戶是否列於美國、英國、歐盟及聯合國的制裁名單上。

我們亦會考慮航程來回地點，並監察全球各地的現行制裁架構，以避免遭受刑事處罰的風險。

此外，我們有其他安全防線，加強確保我們進行的貿易並不違反有關法例。重要的是，倘貨物或貿易違反制裁，則銀行不會向客戶提供信用狀或融資，此措施可防止客戶與我們訂立貨運合約。另外，當貨品及/或貨運發票到期支付，則銀行系統自動核對交易涉及的國家及交易對手是否列於制裁清單上，此為第二道防線。

反貪污

我們的員工手冊收錄一套操守守則，禁止員工為本公司謀取業務而作出行賄或利誘行為、在訂定情況下收受個人利益、參與行騙、造假或其他形式的貪污。

我們要求員工全面遵從各地的反貪污法，如香港總部的員工須遵從香港法例《防止賄賂條例》第9條（「代理人的貪污交易」）。類似的貪污法（例如2010年英國反賄賂法案）及預期亦適用於我們全球各地的員工。

反串謀行為

我們在競爭激烈的市場上經營，並無與競爭對手合謀或暗中合作以獲取不公平的定價優勢。我們的乾散貨船、拖船及滾裝貨船船隊的規模及市場佔有率，以及我們於歐洲的滾裝貨船業務性質，並不被視為違反我們經營所在市場的競爭條例。

責任採購

太平洋航運管理制度手冊規定，除某些特殊情況外，我們貨船的零件及備件一律須向認可供應商採購。該等供應商於獲認可前須接受審查，並於其後接受定期性覆審。

我們對供應商的選擇及持續性支持，很大程度上取決於我們就供應商及其產品對職業健康、安全、質量及環境影響的審查結果。

我們要求對供應商及分包商的審查標準例子包括：

- 認可國際標準的認證；
- 監管機關的批准；
- 授權代理或原設備製造商；及／或
- 權威機構（如International Ship Suppliers Association (ISSA) 或International Marine Purchasing Association (IMPA) 等）的會員資格



勞工標準、勞資關係及人權

我們的勞工政策及最低標準乃參照國際勞工組織 (International Labour Organization) 的公約釐定，而國際勞工組織為聯合國的專責部門，負責促進海員及其他工人獲得良好工作條件的政策。

國際勞工組織內與海員相關的大部分公約獲中國及香港追認，並已彙入香港船旗國法例下的香港法例第478章《商船(海員)條例》及其他條例。因此，我們須強制於懸掛香港旗的乾散貨船遵守該等條例。

在未有追認國際勞工組織公約的船旗國，我們仍藉著與國際運輸聯會 (International Transport Federation (ITF)) 的聯盟海員工會訂立集體談判協議 (Collective Bargaining Agreement (CBA))，自願遵守該等公約的規定或甚至更嚴格的規定。太平洋航運曾積極參與草擬現時香港船旗國集體談判協議，有關協議適用於ITF下所有僱用海員的香港僱主。

國際勞工組織多項與僱用海員有關的公約及建議已彙入一份條理統一的單一文件—2006年海事勞工公約 (Maritime Labour Convention 2006)。雖然該公約預期於2013年才在中國及香港生效，但我們已經修訂內部政策予以遵從。

2006年海事勞工公約涵蓋的部分主要勞資事宜為：

- 防止強迫勞動
- 最低年齡及防止童工
- 工時
- 工資及同工同酬
- 組織權利及集體談判權利
- 海員福利
- 起居、食品及膳食
- 歧視
- 社會保障
- 防止事故
- 健康保護及醫療

我們明白到，我們於經營所在社區背負著作為責任企業應盡的義務，尤其是：

- 海員社區
- 香港－我們的總部及船旗國
- 我們進行貨船貿易所在的港口
- 航運業
- 海事及海洋環境

我們以多種途徑投入此等社區及作出貢獻，力求支持社區長遠的可持續發展及我們作出參與的持續性。



海員社區

海員的生活並不容易，而沒有船長及海員的付出，掌舵全球商船船隊安全航行，我們的業務將會一事無成。他們與家人別離數月，面對情感及實際支持上的挑戰，但海員登岸的生活也往往面對考驗。

我們視海員福利的承擔為我們社區投資的重點，因此：

- 我們向Sailors' Society及香港海員傳道會捐款逾40,000美元；
- 我們贊助Sailors' Society於馬尼拉使用的小型巴士，為馬尼拉全體海員提供免費交通服務及方便馬尼拉港口牧師登船舉行彌撒；
- 我們向專為發生海上醫療突發事故的船舶提供無線電醫療援助的International Radio Medical Centre (C.I.R.M) 捐款4,400美元；
- 我們的行政總裁及人力資源總裁於2011年擔任Sailors' Society的亞洲區大使，負責鼓勵亞洲區船東支持海員福利事務，尤其是於只有少數或並無海員教堂及福利小組的地區。

作為最大的華籍海員的外國僱主之一及主要的菲籍海員僱主，我們繼續給予華籍及菲籍海員社區支持，投資於我們的大連及馬尼拉的招聘中心及培訓課程（如最近與Philippine Merchant Marine Academy聯辦的高級船員實習生培訓課程等）。有關投資為我們的船員資源庫帶來裨益，使我們在航運業內海事人員經常短缺的情況下仍能為我們的船隊配置富經驗的船員。

貨船貿易港口

我們一群多元化及身處都市的客戶，引領我們的貨船走向全球各地眾多港口及城市，無論船員及貨船航經何處，亦被視為太平洋航運大使。因此：

- 我們竭力超越適用環保法例的規定水平，從而減低我們所踏足都市、城鎮、港口及海岸線的影響；
- 我們要求船員處理船務時展示純熟及專業的航行技術；
- 我們的船員須為尊重奉公守法的訪客，及盛情招待登船的訪客，凡事皆盡顯太平洋航運人員的特質；及
- 我們竭力與踏足地區的港務局、代理及其他持份者建立及維繫良好關係。

香港

我們於香港設總部及上市，自有的乾散貨船懸掛香港旗。我們為與香港連繫一起引以為傲，並透過成為以下機構的會員擔當本港航運社會的活躍份子：

- 香港船東會
- 香港船東會執行委員會
- 香港海事處船舶諮詢委員會
- 國際海事組織關於STCW公約修正案馬尼拉會議香港代表團
- 香港海事處海員諮詢委員會

香港的海事文化對區內船務及貿易的影響深遠。於2011年，我們向香港海事博物館捐款，以助籌集其遷址及擴建的資金。博物館預計於2013年初遷往位於香港中環海旁的全新及較大規模的物業。

於2010年起，我們每年贊助一名學生修讀香港理工大學的國際航運及物流管理三年制學士課程。

航運業

我們透過成為以下海事組織及機關的會員成為航運社區的活躍份子：

- International Association of Dry Cargo Shipowners (「Intercargo」)—專責解決乾散貨運行業需要的國際船東協會)
- 波羅的海國際海運公會(「BIMCO」)—代表船東、經理、經紀及代理的最大國際船務組織)
- 波羅的海交易所(曾為乾散貨運提供市場的會員制組織，現亦為每日航運市場資訊、船舶經紀標準及解決爭議的來源)
- 英國勞氏船級社(Lloyd's Register)及日本海事協會(ClassNK)的技術委員會(此等船級社對船舶設計、建造及作業的質量及可靠性制定標準)
- Standard (Asia) P&I Club的安全防損顧問理事會(P&I Club為互惠保險協會，為船東及船舶營運商因營運船隻招致的第三方責任承保)
- 香港船東會(「HKSOA」)—提高及保障香港船東及船舶經理權利的協會)

香港船東會積極與國際業界團體(如國際航運公會及國際海事組織等)交流。作為香港船東會及其他業界團體的活躍份子，使我們於與立法者及其他人士就熱門話題(如減少排放量等)及未來法例的國際對話中能夠表達自己的聲音。

海洋環境

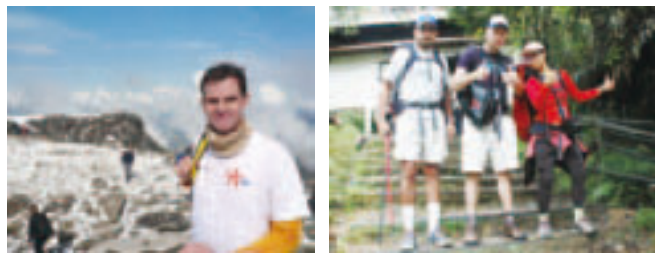
我們減低環境影響的措施於本企業社會責任報告書中「環境」一節詳述。然而，我們亦繼續支持與海洋環境相關的事業，如Ocean Recovery Alliance及Project Kaisei等，兩者均為促進人們加深對海洋飄流廢物數量和影響及提出治理方案的非牟利機構。

其他持份者

鑑於我們與日本有緊密的業務連繫，我們於2011年向救濟海嘯及重建的日本基金捐款100,000美元。

我們鼓勵員工自發性地向關懷的社區或事業伸出援手。於2011年，我們一眾員工籌得總額為100,000美元的巨額捐款，有關慈善活動包括：

- 樂施毅行者(Jay K. Pillai與團隊籌得善款逾5,000美元)
- Indochina Starfish Foundation (Andrew Broomhead籌得善款72,000美元)
- Christina Noble Children's Foundation及香港癌症基金會(Mark Hardy與友人籌得善款逾3,000美元)
- Sailors' Society的Climbing Mount Kinabalu (Yoyo Chu、Alex Bollhorn及P. Subbiah籌得善款逾3,000美元)
- 世界癌症研究基金會(香港)的「果一日」(126名香港辦事處員工籌得1,000美元)
- Santos Great Bike Ride for Charity (太平洋拖船的10名員工籌得逾900美元)



管治

- 58 風險
- 64 企業管治
- 70 董事及高級管理層
- 73 薪酬報告
- 77 董事會報告
- 84 致股東的資料
- 88 新聞及成就





風險管理

風險管理對於太平洋航運達成長遠願景及使命扮演重要的角色，其旨在防止我們各業務職能偏離本身的策略和目標，以及提升長遠的股東價值。

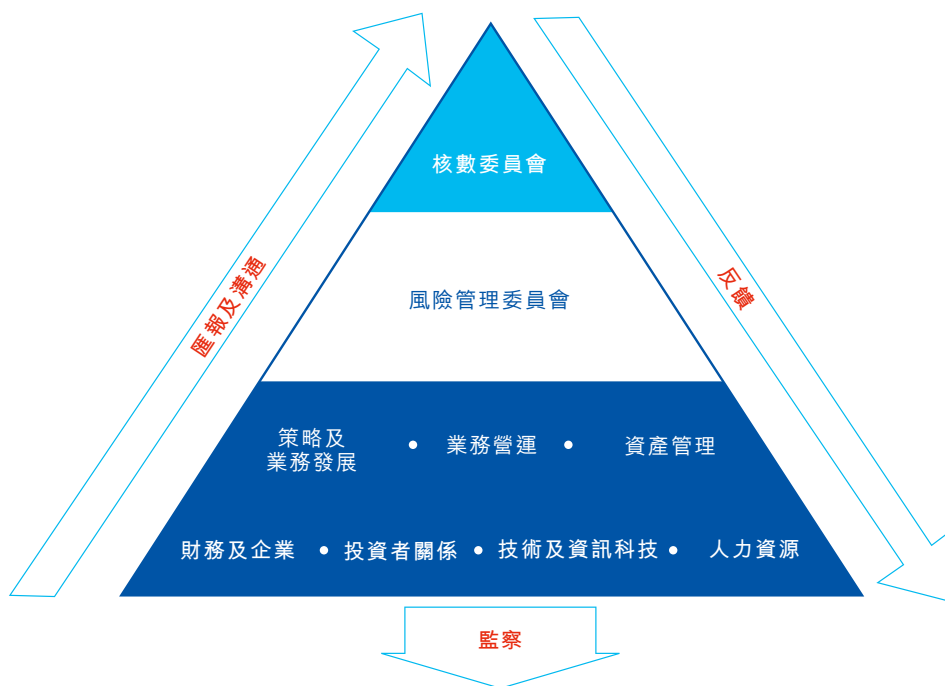
我們面對多種風險，有關風險概述於本報告「集團簡介」一節。風險管理確保管理層瞭解集團所面對的風險及在適當情況下作出相應行動，從而維護我們的業務、持份者、資產及資本。

風險識別及風險管理架構

風險識別及管理主要由有關業務主管負責。風險管理委員會負責加強本集團的風險管理文化，確保全面及配合業務發展的風險管理架構，以及定期向核數委員會匯報。該委員會定期檢討風險評估的完整性及準確性、風險報告及監控措施是否恰當。

每年我們均進行年度評估以識別、評估及管理風險。已識別之風險及相關監控措施會記錄於我們的風險記錄冊內。

風險管理委員會於年內舉行四次會議，以檢討風險管理工作的進度及結果，討論新識別之風險以及評估其監控措施。



財務表現

- 市場風險
- 投資及僱用風險
- 信貸及交易對手風險
- 保險風險
- 流動資金風險
- 資本管理風險

關係及客戶滿意度

- 客戶滿意度及聲譽風險
- 銀行關係風險

員工及技能

- 僱員聘用風險

安全、環境及可靠性

- 安全風險
- 環境風險
- 貨船及系統風險

投資者及持份者信心

- 企業管治風險
- 投資者關係風險

主要風險

我們的業務容易受不同風險所影響，包括航運業本身的風險。本集團根據其主要業務發展因素將此等風險分類如下。

影響財務表現的風險

市場風險



可對財務表現造成不利的因素如下：

- 乾散貨船、拖船及滾裝貨船之租金波動；
- 燃料價格、利率及其他營運開支的波動；及
- 匯率波動。

風險監控措施



租金波動

- 我們銳意為乾散貨船業務獲取長期貨運合約，以穩定我們的主要租金來源。

開支波動

- 燃料佔開支的重大部份，故燃料價格波動將影響我們的財務業績。
- 對於計息銀行貸款的利率波動，我們透過維持均衡的浮息及定息貸款組合來管理部分有關風險。

匯率波動

- 本集團大部分營運公司的功能貨幣為美元，乃因我們大多數交易以此貨幣計值。我們的匯率風險大多源自購買以非美元計值貨幣之貨船。

我們利用衍生金融工具來管理乾散貨船租金、燃料價格、利率及匯率的波動。



財務報表 – 附註14

投資及僱用風險

不恰當的貨船投資及僱用可導致成本上升及回報減少。

我們的貨船價值或會隨著不同的船運週期而顯著改變。我們需要價格吸引和優質的貨船向客戶提供服務。

風險監控措施

我們根據當時所獲得相關的市場資訊，以及對未來租金和剩餘值的估計對潛在投資及撤資作出評估，務求為股東爭取最大回報。我們因應船運週期採納靈活的貨船擁有／租賃策略，視以下各項為首要措施：

- 與領先、知名及財務可靠的造船廠訂立合約；
- 進行出售及回租貨船，但仍繼續掌管貨船的營運；
- 與信譽良好的交易對手進行二手貨船交易；及
- 維持積極的船隊革新計劃。



經審核資料

信貸及交易對手風險

經審核

本集團可能因交易對手違約或未有履行其合約責任而產生財務損失風險。此等交易對手包括：

- 乾散貨船、拖船及滾裝貨船租賃交易對手；
- 造船廠；
- 衍生金融工具交易對手；及
- 銀行及金融機構。

風險監控措施

經審核

本集團的全球辦事處網絡讓我們能與客戶緊密聯繫，加深我們對客戶的了解，從而減低交易對手違約的風險。此外，我們實行措施限制信貸風險，包括以下各項：

- 與來自不同行業，兼有優良過往記錄及良好信貸評級的對手交易；
- 積極評估交易對手的信譽；及
- 要求造船廠提供退款保證。

「財務報表」一節已提及應收貿易賬款及信貸管理政策。

p.125-126

財務報表—附註15(c)

保險風險

任何貨船意外均可危害我們的船員，對我們的品牌優勢及聲譽造成不利影響，並導致服務中斷及產生重大開支。

風險監控措施

我們實行安全措施，確保全公司及船隊安全運作，以提升我們的安全表現。

然而，意外是難免的，因此我們購買價格合理的海事保險產品，保險範圍包括船體及機器、戰爭風險、保障及賠償保證、逾期費及抗辯保障保險等。我們根據當時的資產價值、銀行貸款契諾及內部政策，定期評估保險範圍是否足夠以及調整有關保險額。

p.49

企業社會責任—健康及安全

流動資金風險

經審核

持有的財務資源(如銀行借貸融資)不足以應付本集團的到期付款責任會構成風險。

風險監控措施

經審核

我們定期檢討本集團的財務政策，以確保：

- 具備足夠資金以應付現時及將來的財務承擔；及
- 遵守銀行貸款、融資租賃協議及可換股債券的契諾。

p.145

財務報表—附註33

資本管理風險

經審核

倘若我們的財務管理能力及資本不足，將影響我們持續經營增長、向股東及其他持份者提供回報及效益。

p.9

財務概要

風險監控措施

經審核

我們進行定期檢討，以求達到最理想的資本結構及對股東的回報。我們檢討的項目如下：

- 未來的資本需求及資本效率；
- 當時及預期的盈利能力；
- 預期經營業務產生的現金流；及
- 預期資本開支及預期策略性投資機會。

我們的股息政策為向股東派發固定股息，目標派息率為不少於符合股息派發資格的全年溢利的50%，餘下溢利留作未來之資本。

董事會嚴格監管現金淨額對物業、機器及設備賬面淨值的比率及現金淨額對股東權益的比率。

影響關係及客戶滿意度的風險

客戶滿意度及聲譽風險

服務欠佳可致客戶流失以及對我們的品牌及聲譽造成不利的影響，減低我們結交客戶、獲取貨運、優質貨船、資金及人才的能力。

風險監控措施

本集團的全球辦事處網絡讓我們能與客戶更緊密聯繫，更可清晰瞭解他們的需要及提供高質素的地區化客戶服務。統一而大型現代化船隊及全面的內部技術營運部門，使我們能提供優質及可靠的服務。經常與客戶交流亦可提高客戶的滿意度。

銀行關係風險

欠佳的銀行關係會減少我們獲取資金的能力。

風險監控措施

我們擁有專責財務部門，負責與全球知名的銀行建立及維持關係。透過管理層定期聯絡及履行貸款契約，能有效鞏固此等關係。管理層仍持續更新及評估此等關係。

影響員工及技能的風險

僱員聘用風險

我們的成就能否邁進願景取決於我們岸上及海上員工的質素。主要職員流失或未能招納、培訓或挽留員工，可影響我們達成長遠目標及擴展業務的能力。

風險監控措施

本集團的人力資源部門及船員部門專責招聘岸上及海上人員以及提高他們的工作能力及歸屬感。

- 我們運用分散的船員來源。
- 我們為岸上及海上員工提供定期培訓。
- 我們實行年度員工表現評估制度及獎勵計劃以及其他人力資源措施，以鼓勵、挽留及提升員工表現。

p.50

企業社會責任—發展及培訓

影響安全、環境及可靠性的風險

安全風險

海盜活動、不足的安全及營運標準及其他意外原因可能導致人命損失、嚴重的財物及貨船損毀，以及影響本集團於船員、客戶及其他持份者的聲譽。

風險監控措施

我們致力於安全營運貨船，採取積極的岸上及海上管理制度－太平洋航運管理制度－並藉著全面的培訓及維修計劃及創新措施提升安全水平，以確保貨船的質素及全面安全航行的能力。

p.49

企業社會責任－健康及安全

我們出色的安全記錄及近年屢獲安全相關獎項，足以引證我們對安全的高度重視。

環境風險

不符合環境排放規例及標準的風險可導致財務損失，重大損害品牌及阻礙業務的持續發展。

風險監控措施

排放風險

我們於航運業內大力推行減排，已實行的減排措施包括提升引擎性能，改良船體及推進器的水力推進和採納節省燃料的營運措施。

污染責任風險

我們積極向船隊宣揚安全文化，於船上每項重要的工作均進行安全的風險評估。我們安排安全培訓，致力消除意外引致的污染及相關懲罰、開支及有損聲譽的風險。此外，我們透過成為知名的船東互保協會成員，就污染責任風險購買有關保險。

p.46

企業社會責任－貨船的環保措施

貨船及系統風險

營運表現的可靠性取決於貨船的有效僱用及各系統及技術的可靠性。

無法營運及僱用可靠的貨船、設備及系統，可能導致貨船停航、服務中斷及通信中斷。

風險監控措施

貨船營運風險

為管理此風險，我們營運來自知名造船廠建造的優質貨船，並根據國際安全管理規則認可的「太平洋航運管理制度」，保持貨船處於高質量水平，以保證服務安全可靠。

系統風險

我們的資訊科技管治委員會定期開會，以監察本集團的資訊科技政策及程序，確保我們的資訊科技策略得以符合。我們設有防禦性或突發性措施，以減少系統失靈的風險及加快處理系統故障的情況。我們的資訊科技團隊定期接受技術培訓，而一般員工亦定期獲得資訊科技政策更新及系統提升的訊息。

影響投資者及持份者信心的風險

企業管治風險

企業管治措施不足可能影響我們於風險評估、決策及匯報程序的詳盡性、完整性及透明度，並且打擊持份者的信心。

風險監控措施

本集團致力達致及維持高水平的企業管治，以符合業務及持份者的需要及要求，並符合香港聯合交易所有限公司頒布之企業管治常規守則。

p.64

企業管治

投資者關係風險

低質素的投資者關係職能或與外界溝通透明度若有不足，將打擊持份者對本集團的信心。

風險監控措施

本集團設有專責的投資者關係職能，以及與公眾溝通及披露資料的政策與指引。最新的公司消息及財務資料均於我們的網站披露並定期獲得更新。近年，我們在此方面的優秀表現，為我們於近年帶來多個投資者關係獎項。

網站

投資者關係

太平洋航運致力達致及維持高水平之企業管治，以符合業務及利益相關者之需要及要求，並符合香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）頒布之企業管治常規守則（「守則」）。

本集團於整個年度內已全面遵守上市規則附錄14所載之所有守則條文。除了以下兩個方面，本集團繼續採納守則的建議最佳常規：

- 本集團提供季度最新交易活動，讓股東能評估其表現、財務狀況及前景，而非刊登其季度業績。因為本集團相信最新交易活動能為股東提供重要的季度資料，以評估其業務發展；及
- 本集團尋求持續改善其內部監控程序之功效。有關職責由行政總裁領導的風險管理委員會所履行。核數委員會每年至少檢討風險管理委員會的工作兩次。核數委員會信納內部檢討系統適當地涵蓋監控環境的內部審核，該系統由風險經理及來自不同部門的合適職員在並非自己所屬的職能進行正規內部監控檢討。隨著集團不斷發展，核數委員會將持續評估任何內部審核功能變更的需要。

於2011年10月聯交所刊發《有關檢討企業管治守則及相關上市規則的諮詢總結》後，本集團已採納必要步驟，以執行及促使符合自2012年1月1日起生效之所有該等上市規則修訂本，並已開始評估及執行將於2012年4月1日生效之新守則。

董事會

董事會組成及職責

於本年報刊發日期，董事會包括五名執行董事、一名非執行董事及四名獨立非執行董事。行政總裁Klaus Nyborg先生已辭任，生效日期為2012年3月15日。

每名董事會成員的角色及職責均清晰列明並載於本公司網站。董事的履歷詳情載於本年報「董事及高級管理層」一節內。

四名獨立非執行董事及一名非執行董事在保障股東利益方面攜手扮演關鍵角色。他們均具備董事會所需之豐富而廣泛之金融、規管及營商經驗與才能，有助本集團實踐有效的策略管理。

執行董事須投放其全部正常或約定辦工時間於本集團之業務及事務，且不得從事與本集團業務存在競爭之任何其他業務。

根據本公司章程附則，每次股東週年大會上其中三分之一之董事（如董事人數並非三的倍數，則上調人數）須輪席退任。有關董事會、各董事委員會之成員以及各董事之委任條款請參閱董事會報告。

主席及行政總裁

主席及行政總裁分別由唐寶麟先生及Klaus Nyborg先生出任，他們的角色與職責互相獨立並以書面說明。如上文所述，Nyborg先生的請辭將於2012年3月15日生效。董事會預期於2012年3月底前公布新任行政總裁之任命。

獨立非執行董事的獨立性

本公司已收到全部四名獨立非執行董事根據上市規則所須提供之獨立性確認書，並確認他們的獨立身份。

董事會

責任對象	• 本公司股東
主要職責	• 批核太平洋航運的長遠企業策略 • 作出董事會政策決策 • 監督本集團的管理 • 批核年度預算及業務方案 • 準備本集團的財務報表 • 評估本集團的表現 • 定期評估董事會所訂目標的績效
批准項目	• 上市規則規定須知會股東或需要取得股東批准的收購，出售或其他交易 • 本集團的策略性方針發展 • 涉及主要股東或董事的利益衝突的事宜
權力下放至	• 董事委員會：詳細評估若干於本節下文概述之職責 • 執行董事：監督本集團的業務營運，執行董事會所訂策略；及作出日常經營決策
主席 唐寶麟先生	負責： • 與董事會共同考慮及批准本集團策略及政策，以及監督管理層隨後的執行工作 • 制訂本集團的管理原則，尤其在風險監控及整體管治方面 • 確保其及其代表以主席身份遵守守則下的責任
行政總裁 Klaus Nyborg先生	負責： • 一般日常管理及本集團業務活動及策略性舉措的執行 • 制訂及向董事會建議集團策略及政策 • 確保定時傳達適當資訊，以便董事會成員可積極參與本集團之發展

董事委員會

董事會已根據守則設立核數委員會、薪酬委員會及提名委員會，該等委員會的全部成員均為獨立非執行董事。董事會亦已成立行政委員會，以簡化本公司在若干情況下之決策流程。董事會及董事委員會所作的決定均以管理層進行之詳細分析為基礎。各董事委員會之職權範圍載於本公司網站。

2011年董事會會議、董事委員會會議及股東週年大會

董事會於2011年內舉行了四次會議。各董事於董事會會議、其轄下委員會會議及股東週年大會之出席次數見下表。

		出席會議				股東 週年大會
		董事會	核數委員會	薪酬委員會	提名委員會	
執行董事	唐寶麟	4				
	Klaus Nyborg	4				
	Jan Rindbo	4				
	Andrew T. Broomhead	4				
	王春林	4				
非執行董事	Richard M. Hext	4				—
獨立非執行董事	Patrick B. Paul	4	4			—
	Robert C. Nicholson	4	4			
	Alasdair G. Morrison	2	3			
	Daniel R. Bradshaw	4	4			—
年內舉行會議的次數		4	4			

核數委員會

成員

核數委員會的成員包括全部四名獨立非執行董事。

主席：Patrick B. Paul

主要職責

- 審閱財務報表與核數師報告，以及監察財務報表之完整性；
- 審閱財務報告系統及內部監控程序之效能；及
- 制定核數師委任、核數師薪酬批准、核數程序之政策，以及上述各項產生的任何其他事宜。

2011年已完成的工作

年內核數委員會共舉行了四次會議，其工作包括審閱以下各項：

- 截至2010年12月31日止年度及截至2011年6月30日止六個月的持續關連交易；
- 所有獨立非執行董事的獨立性；
- 風險管理委員會報告及內部監控更新信息；
- 外聘核數師的內部監控備忘錄；
- 發行及購回可換股債券之會計處理方法；
- 2011年中期報告中的滾裝貨船建議減值；
- 庫務狀況及本集團庫務手冊的建議修訂；
- 外聘核數師之核數策略備忘錄；
- 新業務操作系統的執行簡報；
- 外聘核數師有關2010年全年審核及2011年中期審閱之核數委員會報告；
- 建議董事會批准2010年年報及年度業績公布的草擬稿；
- 2011年中期報告；
- 2010年末期股息及2011年中期股息的擬派股息；
- 風險管理委員會2012年的建議工作方案；
- 集團業務發展的內部核數功能；及
- 集團的保險策略及事宜。

核數委員會於報告年度內曾與外聘核數師在沒有管理層在場的情況下舉行了一次會議。

薪酬委員會

成員

薪酬委員會的成員包括全部四名獨立非執行董事。

主席：Robert C. Nicholson

主要職責

- 就所有董事、高級管理人員的薪酬政策及架構，以及就構建有關政策制定正規而透明的程序，向董事會提供建議；
- 就(i)執行董事；(ii)高級管理人員；及(iii)月薪20,000美元或以上的僱員，經考慮同類公司所付薪金、個別人士的職責等因素後，釐定個別的薪酬待遇；
- 審閱及批准應付予執行董事及高級管理人員與其職務委任或終止有關之補償，以確保該補償乃根據有關合約條款釐定，以及對本公司而言為公平及合理；
- 就非執行董事的薪酬向董事會提供建議；
- 審閱及批准與表現掛鈎之薪酬，以及推行及監督本集團之長期獎勵計劃；及
- 確保董事不會參與釐定本身薪酬的決定。

2011年已完成的工作

薪酬委員會於年內舉行了一次會議，其工作包括下列各項：

- 批准執行董事、高級管理人員及高薪僱員的2010年年終花紅及2011年薪金調整；
- 批准根據長期獎勵計劃授出有限制股份獎勵予執行董事及僱員；
- 批准一名執行董事的合約安排；及
- 批准一名執行董事於年內的薪酬增幅。

提名委員會

成員

提名委員會的成員包括全部四名獨立非執行董事。
主席：Robert C. Nicholson

主要職責

- 甄選及提名董事人選予董事會批核；甄選標準包括考慮該人選的行業相關經驗、專業知識、誠信度、人際關係及其對本公司及董事會之責任承擔之能力；
- 監督董事會董事的提名，以確保所有有關提名為公平以及具透明度，並確保董事會受惠於董事們適當的技能、經驗及知識組合，從而有效地履行其職責；及
- 參考聯交所的董事會組成規則以審閱董事會的架構、人數以及成員。

2011年已完成的工作

提名委員會於年內舉行了一次會議，並審閱及考慮下列各項：

- 考慮現有董事會成員的專長及經驗，檢討董事會的組成；
- 行政總裁的辭任意向；
- 委任新行政總裁的程序；
- 參考本公司及聯交所規例的規定後檢討獨立董事人數是否足夠；
- 各獨立非執行董事的獨立性；
- 上市規則的若干將來變動；
- 董事應獲得足夠培訓及設立培訓記錄的規定；
- 董事應設立他們的外部責務的適當記錄的規定及與擔任董事相關其他事宜；及
- 於上市規則的近期修訂後議決執行所需變動及採納適當程序。

行政委員會

成員

行政委員會的成員包括全部五名執行董事。
主席：Klaus Nyborg

主要職責

- 物色及簽訂根據上市規則無須知會股東或無須股東批准的貨船買賣交易；
- 物色及簽訂出售及回租貨船合約；
- 物色及簽訂長期租賃合約以租入貨船；
- 設定合乎本集團正常業務的合約預訂目標；
- 決定聘用或終止聘用主要職員及其持續薪酬；及
- 根據董事會所設定的準則及股東已通過的限制行使本公司購回股份的一般授權。

2011年已完成的工作

行政委員會已根據管理層所提交的詳盡分析審議多項業務問題，包括下列各項：

- 出售Green Dragon Gas的全部投資；
- 批准有關調整於2016年到期票息3.3%可換股債券的轉換價的公布；
- 批准與Klaus Nyborg先生辭任意向有關的公布；
- 批准本集團獲授借貸融資額度的第二份補充協議；
- 購買多艘根據上市規則無須公布的貨船；及
- 批准乾散貨船分部的長期貨運合約及包租滾裝貨船合約。

內部監控

框架

董事會全權負責本集團的內部監控系統以及風險之評估及管理。

本集團之風險管理委員會由本公司行政總裁所領導，負責積極地識別及檢討本集團之重大風險，旨在加強整個集團之風險管理文化，並減低本集團所面對風險對其盈利之影響。

內部監控系統對於監察人為錯誤、重大錯誤陳述、損失、毀壞或詐騙提供合理而非絕對之保證。請同時參閱本年報中「風險」一節。

本集團已設立一個符合COSO (the Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission) 框架之架構，其包括下列五部分：

監控環境

已建立清晰的組織架構。授權各管理層經營不同業務職能之權力，惟該權力乃受到總辦事處管理層或執行董事所設定之限制。董事會定期開會討論及通過個別業務單位所制定之業務策略、計劃及預算。本集團的表現乃每月向董事會報告。

風險評估

本集團識別、評估並就與本集團成功與否最為有關之風險進行評級（根據該等風險之可能性及該等風險對本集團之財務及信譽所造成之影響）。

監控活動

為各業務功能設定政策及程序，當中包括批核、授權、核實、建議、表現檢討、資產安全及職責分工。

資訊及溝通

本集團書面列明所有業務單位之經營程序。風險管理委員會之風險記錄冊載有所識別之風險及其監控程序，並由核數委員會每年審閱最少一次。

監察

本集團採用監控及風險的自行評估方法，透過內部審核及向僱員傳遞重要監控程序，以持續評估及管理其業務風險。風險管理委員會負責有系統地評估監控措施之表現及成效。有關評估之結果乃呈交予核數委員會。

年度評估

風險記錄冊內書面列明將予實行之活動、程序、現有監控措施及新監控措施。本集團定期測試現有監控程序之存在及有效性，而測試的頻密程度則根據個別風險範圍之風險評級釐定。所有重大風險之監控程序均須每年測試，其他風險則作每年檢討。

評估內部監控成效的標準，乃根據明文的監控程序是否於整個檢討期間皆有效運作而釐定，並識別任何監控不足。風險經理代表風險管理委員會，負責協調本集團所有重大風險之監控程序之年度測試，並就其結果向風險管理委員會及核數委員會匯報。該等測試工

作由風險經理及來自不同部門負責職能監控測試的合適職員在並非自己所屬的部門進行。

內部監控系統成效

董事會負責本集團之內部監控系統，並檢討其成效。內部監控系統乃為識別及管理對達到本集團業務目標構成重大影響之風險。核數委員會負責檢討風險管理委員會就本集團內部監控系統成效所提出的結果及意見。並每年向董事會匯報。

就截至2011年12月31日止年度，董事會已檢討本集團的內部監控系統，並無發現重大事宜。

股價敏感資料之監控

就處理及發布股價敏感資料的程序及內部監控措施而言：

- 本集團完全知悉上市規則項下的責任；
- 本集團處理事務時會充份考慮聯交所於2002年頒布的「股價敏感資料披露指引」；
- 本集團透過財務報告、公布及網站等途徑，向公眾廣泛及非獨家地披露資料，以實施及披露本身的公平披露政策；
- 本集團已在其操守守則內訂明嚴禁未經授權使用機密或內幕資料；及
- 就外界對本集團事務的查詢，本集團已訂立及執行回應程序，據此只有行政總裁、首席營運總監、首席財務總監及企業傳訊與投資者關係經理獲授權與外界人士溝通。

董事進行的證券交易

董事會已採納上市規則附錄10所載的上市公司董事進行證券交易的標準守則（「標準守則」）。

董事會在作出具體查詢後確認，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。

高級管理層及僱員進行的證券交易

本公司已就較有可能知悉本集團未公布的股價敏感資料或其他有關本集團的資料的高級經理及僱員，根據董事進行證券交易的標準守則採納規則（「買賣規則」）。本公司已個別通知該等高級經理及僱員，並提供買賣規則的文本。

於年內，本公司並無發現或獲報告該等高級經理及僱員違反買賣規則的情況。

董事及高級管理層 — 薪酬及股份擁有權

有關董事及高級管理層的薪酬及股份擁有權詳情載於本年報之薪酬報告及董事會報告。

核數師酬金

已付本集團外聘核數師有關其於截至2011年12月31日止年度提供服務的酬金如下：

千美元		
核數	非核數	總計
1,439	247	1,686

股東權利

我們鼓勵股東與本公司保持直接溝通。股東如對董事會有任何諮詢，可發送電郵或致函至：

公司秘書

地址：太平洋航運(香港)有限公司
香港中環
夏慤道10號
和記大廈7樓

電郵：companysecretary@pacificbasin.com

股東如欲召開股東特別大會，必須按照本公司章程附則召開。概述如下：

- 持有不少於本公司已繳足股本十分一的股東可致函董事會或本公司秘書要求董事會召開股東特別大會，以處理有關要求中註明的任何事項。
- 已簽署的書面要求（須註明會議目的）須送達本公司的香港註冊辦事處。大會將於接獲要求後兩個月內舉行。倘董事會未能於接獲要求後21日內開始召開大會，則股東本人可根據百慕達1981年公司法第74(3)條規定自行召開大會。



70 | 董事及高級管理層



執行董事					
	唐寶麟 主席 56歲	Klaus Nyborg 行政總裁 48歲	Jan Rindbo 首席營運總監 37歲	Andrew T. Broomhead 首席財務總監兼公司秘書 50歲	王春林 執行董事 48歲
履歷	唐先生於太古集團效力30年，曾擔任多個高級管理職位。他曾出任太古於香港上市的太古股份有限公司、國泰航空有限公司及香港飛機工程有限公司之主席，亦曾擔任香港上海滙豐銀行有限公司、希慎興業有限公司及中國國際航空股份有限公司之非執行董事。	Nyborg先生於2006年加入太平洋航運，擔任執行董事兼副行政總裁，並於2010年1月獲委任為行政總裁。Nyborg先生於A.P.穆勒一馬士基集團公司任職12年，曾擔任多個高級管理職位，包括秘書部門之總經理、Maersk Sealand歐洲／非洲地區之總經理兼區域財務總監、亞洲、大洋洲及中東地區的副主席／區域財務總監及公司事務主管，以及Maersk Logistics International之財務總監兼董事。於加入太平洋航運前，他曾加入丹麥船東及營運集團TORM（於哥本哈根及納斯達克上市），擔任財務總監兼執行董事。	Rindbo先生於2001年被TORM派駐加入太平洋航運，負責領導太平洋航運的貨船租賃及商業營運業務。他於2004年獲本集團全職聘用，並於2010年1月獲委任為首席營運總監，負責本公司的乾散貨業務，包括船舶資產管理（買賣）及本集團乾散貨船隊的技術及商業營運。Rindbo先生於丹麥船東及營運集團TORM（於哥本哈根及納斯達克上市）任職七年，曾於丹麥、香港及美國擔任職務。	Broomhead先生於2003年加入太平洋航運，出任本集團的首席財務總監及公司秘書。他於2010年9月獲委任為執行董事，負責本集團的財務及會計、投資者關係、企業管治及合規以及資訊科技。Broomhead先生曾任職於德勤、Haskins & Sells、Samuel Montagu、International Finance Corporation、Bakrie Investindo及三和國際財務。他曾駐職英國、美國、新加坡、印尼及香港，已於亞洲工作超過18年。	王先生於2006年3月加入太平洋航運，其後不久獲委任為執行董事，負責集團業務發展，並以中國為重點。王先生自1986年加入北京的中國外運集團以來，一直於航運界工作。於1993年至1995年期間，他於中國外運的合營公司國際集裝箱租賃有限公司出任董事總經理。於2002年，他晉升為中國外運集團助理總裁及中外運航運有限公司之董事總經理。於2005年，他加入萬邦集團，出任萬邦航運控股有限公司的董事總經理及萬邦永躍船舶修造有限公司副主席。
學歷及資格	畢業於劍橋大學，持有經濟學榮譽學士學位	畢業於Copenhagen Business School，持有經濟學文憑，文學士和商業及商業法律理學碩士學位 倫敦商學院及國際洛桑管理學院(IMD)行政人員課程	畢業於丹麥Naestved Business College 法國歐洲工商管理學院(INSEAD)國際行政人員發展課程	畢業於劍橋大學，持有自然科學碩士學位 香港會計師公會及英格蘭及威爾斯特許會計師公會的資深會員 IMD Business School高級行政人員課程(Breakthrough Programme for Senior Executives)	畢業於北京對外經濟貿易大學 澳洲梅鐸大學工商管理碩士學位 香港理工大學國際航運及物流管理理學碩士學位 IMD Business School高級行政人員課程(Breakthrough Programme for Senior Executives)
任期	於2006年5月獲委任為獨立非執行董事 於2008年1月獲委任為主席，並於2008年7月獲委任為執行董事 本屆任期於2014年5月屆滿	Nyborg先生已向本公司請辭，生效日期為2012年3月15日	於2007年4月獲委任為執行董事 本屆任期於2012年股東週年大會屆滿	於2010年9月獲委任為執行董事 本屆任期於2013年9月屆滿	於2006年9月獲委任為執行董事 本屆任期於2013年9月屆滿
外部委任	Green Dragon Gas及Greka Drilling Limited（均於倫敦交易所另類投資市場上市）之獨立非執行董事 於香港上市的金沙中國有限公司擔任獨立非執行董事 Seabury Aviation and Aerospace Asia (Hong Kong) (Seabury Group LLC之附屬公司)之主席	無	無	無	無
委員會成員資格	行政委員會	行政委員會主席	行政委員會	行政委員會	行政委員會



	非執行董事	獨立非執行董事			
	Richard M. Hext 非執行董事 54歲	Robert C. Nicholson 獨立非執行董事 56歲	Patrick B. Paul 獨立非執行董事 64歲	Alasdair G. Morrison 獨立非執行董事 63歲	Daniel R. Bradshaw 獨立非執行董事 65歲
履歷	Hext先生於2010年1月為Vanderperre家族船隊權益的主席。於2005年至2009年期間，他先後擔任太平洋航運執行副主席(2005年至2006年)及行政總裁(2006年至2009年)。於2003年至2004年期間，他擔任V Ships海事服務部之行政總裁，及於2001年至2002年期間，擔任Levelseas之行政總裁。於1978年至2000年期間，他任職於英國太古集團有限公司旗下多家附屬公司及聯營公司，包括於1996年至2000年期間擔任太古輪船有限公司的董事總經理。於1999年至2000年期間，他擔任香港太古集團有限公司的董事。	Nicholson先生曾任齊伯禮律師行的高級合夥人，期間成立企業及商務部。他其後出任電訊盈科有限公司董事會之高級顧問。他於2003年6月加入第一太平有限公司(第一太平)董事會，並於2003年11月獲委任為第一太平執行董事。	Paul先生曾於羅兵咸永道會計師事務所任職33年，期間在香港擔任多個高級管理層職位，包括任職主席及高級合夥人達七年。	Morrison先生曾任職怡和集團，並擔任多個高級職位，包括集團董事總經理。其後，他轉職摩根士丹利，先後擔任摩根士丹利添惠亞洲有限公司之董事總經理及主席，以及摩根士丹利亞洲之主席兼行政總裁。	Bradshaw先生已於孖士打律師行(現為Mayer Brown JSM)任職33年，曾任事務律師、合夥人、該律師行船務業務的主管，現任顧問。他曾擔任香港船東會副主席、香港港口及航運局委員及香港航運發展局之成員。
學歷及資格	畢業於牛津大學，持有文學碩士學位 法國歐洲工商管理學院(INSEAD)、牛津大學、清華大學及史丹福大學行政人員課程	畢業於肯特大學 持有英格蘭及威爾斯及香港的律師資格	畢業於牛津大學 為合資格會計師	畢業於劍橋大學，持有文學碩士學位 哈佛大學商學院管理發展課程	畢業於紐西蘭威靈頓的維多利亞大學，持有法律學士學位及法律碩士學位 於紐西蘭、英國及香港獲認許為律師
任期	於2005年4月獲委任為執行董事 於2009年12月31日卸任行政總裁後成為非執行董事 本屆任期於2013年股東週年大會屆滿	於2004年3月獲委任為獨立非執行董事 本屆任期於2014年股東週年大會屆滿	於2004年3月獲委任為獨立非執行董事 本屆任期於2013年股東週年大會屆滿	於2008年1月獲委任為獨立非執行董事 本屆任期於2013年股東週年大會屆滿	於2006年4月獲委任為非執行董事兼副主席 於2008年1月辭任副主席，並於2010年9月獲調任為獨立非執行董事 本屆任期於2014年股東週年大會屆滿
外部委任	太古輪船有限公司(英國太古集團有限公司的全資附屬公司)之非執行董事	第一太平執行董事 Metro Pacific Investments Corporation、Philex Mining Corporation及Philex Petroleum Corporation之董事 Forum Energy plc之執行主席 PT Indofood Sukses Makmur Tbk.之專員 QPL International Holdings Limited的獨立非執行董事	德昌電機控股有限公司獨立非執行董事 香港上海大酒店有限公司獨立非執行董事	花旗集團亞太區高級顧問兼業務發展委員會成員 香港鐵路有限公司、香港商品交易所有限公司及英國Grosvenor Group Limited之非執行董事	Euronav、鐵江現貨有限公司、嘉道理農場暨植物園世界及自然基金會香港分會的董事會董事
委員會成員資格	無	薪酬委員會及提名委員會主席 核數委員會成員	核數委員會主席 薪酬委員會及提名委員會成員	核數、薪酬及提名委員會	核數、薪酬及提名委員會

72 | 董事及高級管理層



高級管理層			
	<p>Charles G. Maltby 英國區董事總經理及大靈便型乾散貨船業務董事 40歲</p>	<p>Chanakya Kocherla 太平洋拖船集團董事總經理 54歲</p>	<p>Morten H. Ingebrigtsen 資產管理董事 50歲</p>
履歷	<p>Maltby先生於2005年加入太平洋航運的倫敦辦事處，負責擴展本公司的大靈便型乾散貨船業務，現時負責本集團大西洋地區的綜合乾散貨運業務。他於Mobil Shipping開展其航運事業，其後加入BHP Transport的租賃團隊。他在澳洲擔任高級租賃主任的三年期間，負責小靈便型及大靈便型乾散貨船之租賃業務，直至2000年返回倫敦擔任好望角型及巴拿馬型乾散貨船之租賃要職。他於2001年轉往海牙，為BHP Billiton建立小靈便型及大靈便型乾散貨船的租賃及貿易部。</p>	<p>Chanakya Kocherla先生於2000年12月透過本公司收購Jardine Ship Management加入太平洋航運，自2010年起擔任太平洋拖船的集團董事總經理。他曾為PB Maritime Services的董事總經理及船隊董事，負責太平洋航運自有船隊和技術管理船隊的運作(包括技術營運、人力與培訓、貨船質量、衛生、安全及環境及新建造貨船)。Kocherla先生擁有33年行業經驗，其中包括14年海上經驗，以及在海上及岸上不同類別貨船的工作經歷。</p>	<p>Ingebrigtsen先生於1989年1月加入香港的太平洋航運，並於1999年再次加入現時的太平洋航運，負責管理本集團的貨船資產及新建造貨船的項目。他於主要的挪威船務集團Wilh. Wilhelmsen開展其事業，累積了買賣貨船、有關散貨船及油輪之新項目分析及投資者關係的經驗。</p>
學歷及資格	<p>畢業於英國普利茅斯大學，持有海上商業理學士學位</p> <p>法國歐洲工商管理學院(INSEAD)高級管理課程</p> <p>船務經紀專業學會會員</p>	<p>印度海事工程主管訓練學校受訓為海事工程師</p> <p>獲頒發英國南開普敦海事研究學院一級合格證書(內燃機)</p> <p>香港、新加坡及IMD Business School多個行政人員發展課程</p>	<p>畢業於挪威管理學院，持有綜合商業碩士學位</p>

本薪酬報告載列本集團全體員工（包括執行董事、非執行董事及高級管理層）的薪酬政策及金額。第2、3及4節包括薪酬報告的經審計部分，並屬於本集團財務報表的主體部分。

於2011年12月31日，本集團聘用合共389名全職岸上員工（2010年：375名）。

1. 本集團的薪酬政策

董事會透過薪酬委員會，致力招納及挽留具有成功管理及發展業務所需技能、經驗及資格的員工，提供的薪酬待遇具競爭力、符合市場慣例、獎勵短期及長期表現且符合股東利益。

下表載列薪酬主要元素：

主要元素	全體員工及高級管理層	執行董事	非執行董事
固定基本薪金	有。已考慮當時市況及當地市場慣例，以及個別員工的職務、職責、經驗及責任。		無
年度酌情現金花紅	有。花紅乃根據個別員工及本集團的整體表現釐定。執行董事及高級管理層的花紅由薪酬委員會評核，而所有其他員工的花紅則由行政總裁評核。		無
長期性股權獎勵	有。獎勵一般於三至五年期間內每年歸屬，並每年由薪酬委員會考慮授出新獎勵以維持獎勵期。		無
退休福利	有	有	無
固定年度董事袍金	無	無	有

股權獎勵透過本公司的長期獎勵計劃提供，該計劃旨在向執行董事、高級管理層及其他僱員提供與不斷提升股東價值一致的長期性獎勵。

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。其他地區提供符合當地法規的退休金供款。

74 | 薪酬報告

2. 截至2011年12月31日止年度的薪酬

(本節為經審核資料)

	董事袍金 千美元	薪金 千美元	花紅 千美元	退休 福利開支 千美元	應付總額 千美元	以股權 支付的補償 千美元	應付及已 計入財務報表 的總額 千美元
執行董事							
唐寶麟	-	349	160	2	511	199	710
Klaus Nyborg	-	695	406	2	1,103	413	1,516
Jan Rindbo	-	495 ¹	313	1	809	279	1,088
Andrew T. Broomhead	-	405	240	2	647	170	817
王春林	-	352	132	34	518	227	745
	-	2,296	1,251	41	3,588	1,288	4,876
非執行董事							
Richard M. Hext	48	-	-	-	48	-	48
獨立非執行董事							
Robert C. Nicholson	89	-	-	-	89	-	89
Patrick B. Paul	94	-	-	-	94	-	94
Alasdair G. Morrison	83	-	-	-	83	-	83
Daniel R. Bradshaw	83	-	-	-	83	-	83
	397	-	-	-	397	-	397
董事薪酬總額	397	2,296	1,251	41	3,985	1,288	5,273
高級管理層	-	958	489	160	1,607	330	1,937
其他僱員	-	28,951	5,524	2,105	36,580	2,595	39,175
薪酬總額	397	32,205	7,264	2,306	42,172	4,213	46,385

附註：(1) 包括董事袍金40,000美元。

本集團五名最高薪酬人士為四名(2010年：五名)執行董事及一名高級經理。該名高級經理的酬金介乎6,500,001港元至7,000,000港元(833,333美元至897,436美元)的範圍內。

年內，本集團並無向董事支付酬金以吸引彼等加盟本集團，亦無董事放棄或同意放棄任何酬金。

年內，僱員(不包括行政總裁)的薪金中位數為61,000美元。鑑於市況充滿挑戰及集團業績轉弱，故應付執行董事的現金花紅已整體調減約33%，應付所有其他員工的現金花紅亦已整體調減約22%。

此外，若干其他僱員從一項盈利分配安排中獲益，據該項安排，預期應付款項為4,924,000美元，此款項連同上述薪酬總額，組成財務報表附註5所呈列的僱員福利開支總額。

3. 截至2010年12月31日止年度的薪酬

(本節為經審核資料)

	董事袍金 千美元	薪金 千美元	花紅 千美元	退休 福利開支 千美元	應付總額 千美元	以股權支付 的補償 千美元	應付及已 計入財務報表 的總額 千美元
執行董事							
唐寶麟	-	350	233	2	585	204	789
Klaus Nyborg	-	696	637	2	1,335	344	1,679
Jan Rindbo	-	501	520	2	1,023	293	1,316
Andrew T. Broomhead ¹	-	359	312	2	673	156	829
王春林	-	354	175	26	555	262	817
	-	2,260	1,877	34	4,171	1,259	5,430
非執行董事							
Richard M. Hext ²	32	-	-	-	32	-	32
李國賢博士 ³	6	-	-	-	6	-	6
獨立非執行董事							
Robert C. Nicholson	81	-	-	-	81	-	81
Patrick B. Paul	81	-	-	-	81	-	81
Alasdair G. Morrison	81	-	-	-	81	-	81
Daniel R. Bradshaw ⁴	81	-	-	-	81	-	81
	362	-	-	-	362	-	362
董事薪酬總額	362	2,260	1,877	34	4,533	1,259	5,792
高級管理層 其他僱員	-	1,123	608	157	1,888	452	2,340
	-	24,963	4,534	1,676	31,173	2,200	33,373
薪酬總額	362	28,346	7,019	1,867	37,594	3,911	41,505

附註：

- (1) 本公司首席財務總監兼公司秘書Broomhead先生於2010年9月1日獲委任為執行董事。以上為其全年的酬金。
- (2) Hext先生於2009年12月31日辭任執行董事一職。他於2010年1月1日獲委任為非執行董事。
- (3) 李博士於2010年2月18日不再為董事。
- (4) Bradshaw先生於2010年9月1日由非執行董事調任為獨立非執行董事。

本集團五名最高薪酬人士為五名執行董事。

4. 僱員福利的會計政策

(本節為經審核資料)

花紅

當有合約責任或因過往做法產生推定責任時，本集團就花紅確認負債及開支。

退任福利責任

強制性公積金計劃

本集團根據《強制性公積金計劃條例》安排所有按《香港僱傭條例》聘用的僱員參與強制性公積金計劃(「強積金計劃」)。強積金計劃乃一項界定供款計劃，其資產由獨立信託管理基金持有。

根據強積金計劃，僱主及僱員均須按僱員有關收入的5%供款，供款以每月有關收入20,000港元為上限。本集團亦額外作出自願供款。本集團的供款於產生時列為開支。如僱員於僱主自願供款全數歸屬前退出計劃，沒收的供款將用作扣減本集團的應付供款。

其他界定供款計劃

本集團在香港以外地區亦設有多項根據當地法定要求的界定供款退休計劃。該等計劃的資產一般由獨立管理基金持有，一般由僱員及集團旗下有關公司作出供款。

本集團對界定供款退休計劃的供款於產生時列作開支，而僱員於其僱主供款全數歸屬前退出退休計劃而沒收的供款可用作扣減本集團的供款。

以股權支付的補償

本集團設有一項以股權支付的補償計劃，該計劃以權益償付。有限制股份獎勵及認股權根據僱員服務的公平值於損益表確認為開支，並相應計入儲備。

開支總金額乃參照已授出之權益工具的公平值計算，當中不包括任何非市場歸屬條件(如要求僱員於指定時期內仍為本集團的僱員)的影響。權益工具預期歸屬的數目計及非市場假設，包括對僱員於歸屬期內留職本集團的預期。開支的總金額於歸屬期內支銷。於各結算日，本公司會根據非市場歸屬條件修訂其對權益工具預期歸屬的數目的估計，並於綜合損益表內確認修訂原來估計(倘有)的影響及對權益作相應調整。

就認股權而言，當認股權獲行使時，所收取的款項(扣除任何直接相關的交易開支)均撥入股本及股份溢價中。

本公司向集團附屬公司的僱員授予以股權支付的補償被視為資本投入。收取僱員服務的公平值經參考授出日的公平值計量後在歸屬期內確認，作為對附屬公司投資的增加，並相應計入本公司賬目中權益。就附屬公司而言，此公平值於損益表確認為開支，並相應計入儲備。

董事會謹此欣然提呈截至2011年12月31日止年度的董事會報告連同本公司及其附屬公司(統稱為「本集團」)的經審核財務報表。

主要業務、營運分析及財務概要

本公司的主要業務為投資控股。本公司的主要附屬公司(載於財務報表附註38)主要從事提供國際性的乾散貨運服務、提供予能源及基建行業的服務及滾裝貨船航運服務。此外，本集團透過其財務部門的活動對本集團的現金及存款進行管理及投資。

過去五個財政年度本集團的業績、資產及負債概要載於本年報「本集團財務概要」一節。

業績及分配

本集團年內的業績載於第94頁的綜合損益表。

如中期報告所述，董事會將維持現有派發股東不少於50%年度溢利(但不包括出售貨船收益)的股息政策。

經考慮本集團的表現及當前財務狀況，董事建議就截至2011年12月31日止年度派付末期股息每股5港仙。建議股息加上2011年8月3日宣派的中期股息每股5港仙，派息總額每股為10港仙，相當於本集團截至2011年12月31日止年度溢利的78%。

2011年的擬派末期股息為每股5港仙，將於2012年4月19日舉行的2012年股東週年大會上予以考慮。

儲備及可供分派儲備

本公司於2011年12月31日根據百慕達1981年公司法計算的可供分派儲備為696,000,000美元。

本集團及本公司的儲備變動載於財務報表附註24。

捐款

本集團於年內作出的慈善及其他捐款為156,000美元。

物業、機器及設備

本集團的物業、機器及設備變動載於財務報表附註6。

股本及優先購買權

本公司的股本變動載於財務報表附註23。

按本公司的章程附則，本公司並無制定優先購買權條文，而百慕達法例亦無限制該等權利。

可換股債券

可換股債券的變動於下文及本年報「財務回顧」一節及財務報表附註21披露。

購買、出售或贖回

持有本集團合共8,092個每個面值10,000美元於2013年到期的可換股債券單位的債券持有人，於2010年12月31日行使認沽期權贖回其可換股債券後，此等本金總額為80,920,000美元的可換股債券已於2011年2月1日被贖回及註銷。於

同日，本集團行使了認購權贖回本集團餘下全部2,428個每個面值10,000美元於2013年到期並附有應計但未付利息至2011年3月4日的可換股債券單位。此等餘下的2,428個單位的贖回及註銷已於2011年3月4日完成。

除上文披露及如下文所述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股本或可換股債券。

長期獎勵計劃

根據本公司的長期獎勵計劃（「長期獎勵計劃」），執行董事、高級管理層及其他僱員可獲授予股份獎勵及認股權。

(A) 長期獎勵計劃的目的及合資格參與者

本公司可透過長期獎勵計劃授出認股權及股份獎勵予合資格的參與者（及其有關的信託及公司），主要為董事及僱員，作為對他們為本集團所作出的貢獻的一項鼓勵或獎勵。長期獎勵計劃通過將參與者的部分薪酬與本集團的成就掛鉤，激勵參與者的表現。該等獎勵價值與職級及對業務管理的貢獻有關。

(B) 最高股份數目

本公司根據長期獎勵計劃或任何其他計劃(i) 向長期獎勵計劃受託人就履行股份獎勵及(ii) 就已授出或將予授出的認股權而可能或已發行或轉讓的股份總數合共不得超過126,701,060股（相當於2012年3月1日的已發行股份6.54%）。根據長期獎勵計劃尚未行使的認股權及尚未歸屬的有限制股份分別為400,000份及18,607,000股，佔2012年3月1日本公司已發行股本的0.98%。

(C) 每名合資格參與者的上限

每名合資格參與者於任何12個月期間內獲授出的認股權或股份獎勵，因行使其認股權或歸屬其股份獎勵（包括歸屬尚未歸屬的股份獎勵及已行使及尚未行使的認股權）而發行及將獲發行的股份總數，不得超過授出日期已發行股份的1%。

(D) 授出有限制股份獎勵的程序

董事會已訂立信託契據以委任受託人管理長期獎勵計劃下的股份獎勵及設立信託以持有本公司轉讓予受託人的資產（包括現金或股份）從而履行授出股份獎勵。按董事會的指示，受託人將根據長期獎勵計劃按面值向本公司認購新股份或於市場上購入現有股份。

(E) 釐定認股權行使價格的基準

根據長期獎勵計劃行使認股權的應付行使價格由董事會決定後，將通知各位承授人。行使價格不得低於下列三項中的較高者：(i) 於認股權授出之日（必須為營業日）聯交所每日報價表所列載本公司股份的收市價格；(ii) 緊接認股權授出日前五個營業日聯交所每日報價表所列載本公司股份每股收市價格的平均值；及(iii) 本公司股份的面值。

所有行使認股權的通知須連同根據該通知認購股份的全數款項的匯款。

(F) 長期獎勵計劃的期限

除經股東大會的決議案或由董事會終止長期獎勵計劃外，該計劃將保持生效。於2014年7月14日（即採納長期獎勵計劃第10個週年日）之後，將不得再以長期獎勵計劃的名義授出任何股份獎勵或認股權。

(G) 已授出的獎勵

截至2011年12月31日止年度，長期獎勵計劃的授出詳情以及尚未行使的獎勵變動概要如下：

(I) 已授出有限制股份獎勵的歷史及變動

	首次 獎勵日期	已獲授 總數	至今 已歸屬	於	於	年內 已授出	已歸屬 或失效 ¹	於以下年度歸屬		
				2011年 12月31日	2011年 1月1日			2012年	2013年	2014年
		千股	千股	千股	千股	千股	千股	千股	千股	千股
董事										
唐寶麟	2008年 8月5日	1,315	(351)	964	729	352	(117)	299	313	352
Klaus Nyborg	2006年 9月19日	4,624	(2,500)	2,124 ²	1,924	700	(500)	802	622	700
Jan Rindbo	2007年 5月11日	2,615	(1,179)	1,436	1,082	503	(149)	485	448	503
Andrew T. Broomhead	2007年 5月11日	1,540	(630)	910	603	377	(70)	229	304	377
王春林	2006年 3月9日	2,561	(1,425)	1,136	1,037	354	(255)	467	315	354
		12,655	(6,085)	6,570	5,375	2,286	(1,091)	2,282	2,002	2,286
高級管理層		3,155	1,541	1,614	1,456	449	(291)	638	527	449
其他僱員				12,334	9,999	5,131	(2,796)	4,821	3,552	3,961
				20,518	16,830	7,866	(4,178)	7,741	6,081	6,696
2010年內變動				16,831	17,286	6,446	(6,901)			

附註：(1)由於2011年內有四名僱員辭任，故370,000股(2010年：963,000股)股份已失效。

(2)繼Nyborg先生將於2012年3月15日生效的辭任後，其2,124,000股未歸屬之股份即告失效。

本公司股份於緊接以下授出前的收市價如下：

- 緊接2011年5月20日授出7,456,000股有限制股份獎勵前，為4.77港元；
- 緊接2011年11月4日授出206,000股有限制股份獎勵前，為3.50港元；及
- 緊接2011年12月30日授出204,000股有限制股份獎勵前，為3.04港元。

(II) 認股權及股份估值

認股權於2004年7月14日根據長期獎勵計劃授出，行使價為每股2.5港元。於截至2011年12月31日止年度內，其他僱員的未行使認股權為400,000份，該等認股權已全數歸屬，並將於2014年7月14日屆滿。

根據華信惠悅顧問有限公司編製之報告，由2005年7月14日至2014年7月13日之行使期，於2004年7月14日授出的認股權按照「二項式」期權定價模式為基準的每份認股權公平市值為0.834港元。

附註：主要假設包括預期股息收益率為每年8%、本公司股價的波幅每年為50%、於有關授出日期無風險利率為每年4%及4.1%、僱員會在股價高於行使價100%的情況下行使其認股權，以及預期於歸屬日期後，合資格僱員的離職率為每年0.4%。

除上文披露外，本公司於年內並無向任何人士授出任何本公司或其相聯法團(按證券及期貨條例的定義)證券的認購權，亦概無任何人士已行使任何權利。

董事

下表載列直至本年報日期任職的董事¹資料：

	委任日期：					任期
	董事會	核數委員會	薪酬委員會	提名委員會	行政委員會	
執行董事						
唐寶麟	2006年 5月17日	-	-	-	2008年 7月1日	三年，直至2014年 5月17日或2014 股東週年大會為止
Klaus Nyborg ²	2006年 9月4日	-	-	-	2006年 9月4日	三年，直至2012年 9月4日或2012年 股東週年大會為止
Jan Rindbo	2007年 4月1日	-	-	-	2008年 1月23日	三年，直至2012年 股東週年大會為止
Andrew T. Broomhead	2010年 9月1日	-	-	-	2010年 1月1日	三年，直至2013年 9月1日或2013年 股東週年大會為止
王春林	2006年 9月1日	-	-	-	2006年 9月1日	三年，直至2013年 9月1日或2013年 股東週年大會為止
非執行董事						
Richard M. Hext	2005年 4月5日	-	-	-	-	三年，直至2013年 股東週年大會為止
獨立非執行董事						
Patrick B. Paul	2004年 3月25日	2004年 5月18日	2004年 6月10日	2004年 11月30日	-	三年，直至2013年 股東週年大會為止
Robert C. Nicholson	2004年 3月25日	2004年 5月18日	2004年 6月10日	2004年 11月30日	-	三年，直至2014年 股東週年大會為止
Alasdair G. Morrison	2008年 1月1日	2008年 1月1日	2008年 1月1日	2008年 1月1日	-	三年，直至2013年 股東週年大會為止
Daniel R. Bradshaw	2006年 4月7日	2006年 4月7日	2006年 4月7日	2006年 4月7日	-	三年，直至2014年 股東週年大會為止

附註：

- (1) 根據公司章程附則第87(1)條，三分之一之董事須於每屆股東週年大會輪席退任，退任董事於股東週年大會上有資格膺選連任。
 (2) 於2011年9月5日，Nyborg先生表示其有意辭任執行董事及行政總裁職務，其請辭將於2012年3月15日生效。

根據本公司章程附則第87(1)及(2)條，Jan Rindbo先生、Richard M. Hext先生及Patrick B. Paul先生將於應屆2012年股東週年大會上輪席退任並將有資格及願意膺選連任。

董事服務合約

擬於應屆2012年股東週年大會上膺選連任的董事均無與本公司簽訂任何於一年內不可予以終止而毋須支付賠償（法定賠償除外）的服務合約。

董事於重大合約中的利益

於年終或本年任何期間，本公司概無簽訂任何與本集團的業務有關而本公司董事直接或間接擁有重大利益的重大合約。

董事及高級管理層的履歷詳情

董事及高級管理層的履歷詳情載於本年報「董事及高級管理層」一節。

董事及行政總裁於本公司或其任何相聯法團的股份、相關股份及債券的權益以及淡倉

於2011年12月31日，各董事及行政總裁於本公司及其相聯法團（按證券及期貨條例第15部所賦予之涵義）的股份、相關股份及債券中擁有：(a)根據證券及期貨條例第15部第7及第8分部須知會本公司及聯交所的權益及淡倉（包括根據證券及期貨條例的有關條文被當作或視作擁有的權益及淡倉）；或(b)根據證券及期貨條例第352條須登記入本公司存置的登記冊內的權益及淡倉；或(c)根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則（「標準守則」）規定之權益及淡倉如下：

董事姓名	公司權益	個人權益	家族權益	信託及類似權益	好倉/淡倉	股本衍生工具下的相關股份數目	股份權益總額	約佔本公司已發行股本的百分比
唐寶麟 ¹	-	964,000	-	528,074 ²	好倉	-	1,492,074	0.08%
Klaus Nyborg ¹	-	2,124,000	-	-	好倉	-	2,124,000	0.11%
Jan Rindbo ¹	-	3,556,370	-	-	好倉	-	3,556,370	0.18%
Andrew T. Broomhead ¹	-	1,376,704	1,056,148 ³	-	好倉	-	2,432,852	0.13%
王春林 ¹	-	1,136,000	-	-	好倉	-	1,136,000	0.06%
Richard M. Hext	105,614 ⁴	2,871,501	-	-	好倉	-	2,977,115	0.15%
Patrick B. Paul	-	50,000	-	-	好倉	-	50,000	少於0.01%
Daniel R. Bradshaw	386,417 ⁵	-	-	-	好倉	-	386,417	0.02%

附註：

- (1) 根據長期獎勵計劃已獲授出有限制股份獎勵，有關詳情已於第79頁本董事會報告的長期獎勵計劃內披露。
- (2) 528,074股股份為50個每個面值為10,000美元於2016年到期的可換股債券單位的形式，由一項名為Bentley Trust (Malta) Limited的信託持有，而唐先生為該信託的創立人。
- (3) 1,056,148股股份為100個每個面值為10,000美元於2016年到期的可換股債券單位的形式，由Broomhead先生及其妻子共同持有。
- (4) 105,614股股份為10個每個面值為10,000美元於2016年到期的可換股債券單位的形式，透過Hext先生全資擁有的公司Lady Margaret Hall Limited所持有。
- (5) Bradshaw先生為持有 Cormorant Shipping Limited及Goldeneye Shipping Limited已發行股本分別100%和50%的股東。他透過Cormorant Shipping Limited實益擁有353,241股股份，並被視為於Goldeneye Shipping Limited持有的33,176股股份中享有權益。

上述所有權益均為好倉。根據本公司按證券及期貨條例第352條備存的登記冊，於2011年12月31日，並無任何淡倉記錄。

除上文披露外，於本年內任何時候，本公司、其附屬公司或其相聯公司概無任何安排，致使本公司董事及行政總裁可持有本公司或其相聯法團的股份、相關股份或債券中任何權益或淡倉。

主要股東於本公司股份及相關股份的權益及淡倉

根據證券及期貨條例第336條存置的主要股東登記冊顯示，於2011年12月31日，本公司獲告知以下主要股東持有相當於本公司已發行股本5%或以上的權益及淡倉。

名稱	身份／權益性質	好倉／淡倉	股份數目	約佔本公司已發行股本的百分比
Canadian Forest Navigation Co. Ltd./ Compagnie De Navigation Canadian Forest Ltee. ¹	實益擁有人 及受其控制的法團 的權益	好倉	252,703,500	13.05%
Michael HAGN	受其控制的法團 的權益	好倉	252,703,500	13.05%
MIHAG Holding Ltd.	受其控制的法團 的權益	好倉	252,703,500	13.05%
Total Investments Inc.	受其控制的法團 的權益	好倉	103,256,654	5.33%
Total Banking Corporation	實益擁有人	好倉	103,256,654	5.33%
Aberdeen Asset Management Plc 及其聯繫人士(合稱「該集團」) 代表該集團管理的賬戶	投資經理	好倉	176,735,536	9.13%
Mondrian Investment Partners Limited	投資經理	好倉	162,045,000	8.37%
英國保誠有限公司	受其控制的法團 的權益	好倉	97,894,000	5.06%
JP Morgan Chase & Co. ²	實益擁有人、 投資經理及託管公司／ 核准借貸代理	好倉 淡倉 借貸組別	97,726,177 5,989,167 79,649,120	5.05% 0.31% 4.11%

附註：

- (1) 由Canadian Forest Navigation Co. Ltd./ Compagnie De Navigation Canadian Forest Ltee持有的股份以實益擁有人的身份(涉及149,446,846股股份)及受其控制的法團的權益(涉及103,256,654股股份)的形式持有。
- (2) JP Morgan Chase & Co. 所持有之股份好倉乃以實益擁有人(涉及8,523,057股股份)、投資經理(涉及9,554,000股股份)及託管公司／核准借貸代理(涉及79,649,120股股份)之身份持有。

除上文披露外，據董事在作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，於2011年12月31日，並無其他人士(除本公司董事或行政總裁外)於本公司之股份或相關股份中持有根據證券及期貨條例第15部第2及第3分部之條文須向本公司及聯交所披露或已記錄於本公司根據證券及期貨條例第336條須存置之登記冊之權益或淡倉。

管理合約

年內並無訂立或存在與本公司整體或任何重大部分之業務有關的管理及行政合約。

主要客戶及供應商

年內，本集團售予其五大客戶的貨品及服務少於所有出售貨品及服務之30%，而向其五大供應商購買的貨品及服務少於所有購入貨品及服務之30%。

關連交易

年內，本集團並無進行任何須遵守上市規則的申報規定於本年報內作出披露的關連交易。

遵守企業管治常規守則

本公司全年一直全面遵守上市規則附錄14所載之企業管治常規守則中所有的守則條文。請同時參閱本年報所載的企業管治報告。

核數及薪酬委員會

核數委員會及薪酬委員會的詳情載於本年報所載的企業管治報告。

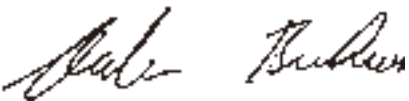
核數師

財務報表已由羅兵咸永道會計師事務所審核。該核數師任滿告退，並符合資格及願意獲續聘。

公眾持股量

根據本公司所得的公開資料以及董事所知，於本年報日期，本公司已遵守上市規則須由公眾人士持有本公司已發行股本總額至少25%的規定。

承董事會命



Andrew T. Broomhead

執行董事兼公司秘書

香港，2012年3月1日

84 | 致股東的資料

股份及可換股債券的資料

於2011年12月31日：

- 本公司共有1,936,577,119股已發行普通股，每股面值0.10美元；及
 - 本集團有本金總額為230,000,000美元的1.75%可換股債券。
- 本公司之股份為恒生分類指數及MSCI指數之成份股。

公眾持股量

於本年報日期，根據本公司可公開獲得之資料及就董事所知，約有98%本公司已發行的股本由公眾持有。

市值

年份	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
收市價(港元)	3.35	3.6	4.9	12.58	3.52	5.63	5.17	3.11
市值(百萬美元)	539	591	976	2,550	796	1,400	1,280	772

p.9 股東總回報率

股息

我們的股息政策為派出年度應佔溢利(不包括出售收益)至少50%。



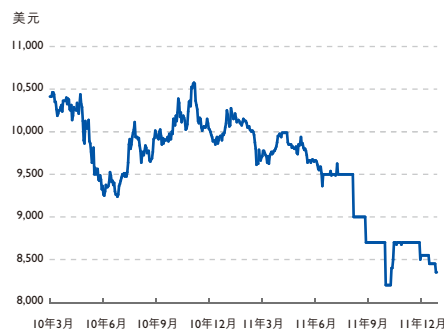
普通股價格表現

(2004年7月14日– 2011年12月31日)

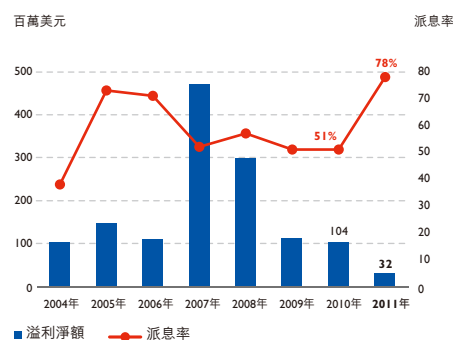


可換股債券價格表現

(2010年3月10日– 2011年12月31日)



自上市以來溢利淨額與派息率的比較



網站 股息記錄

2012年財務日誌

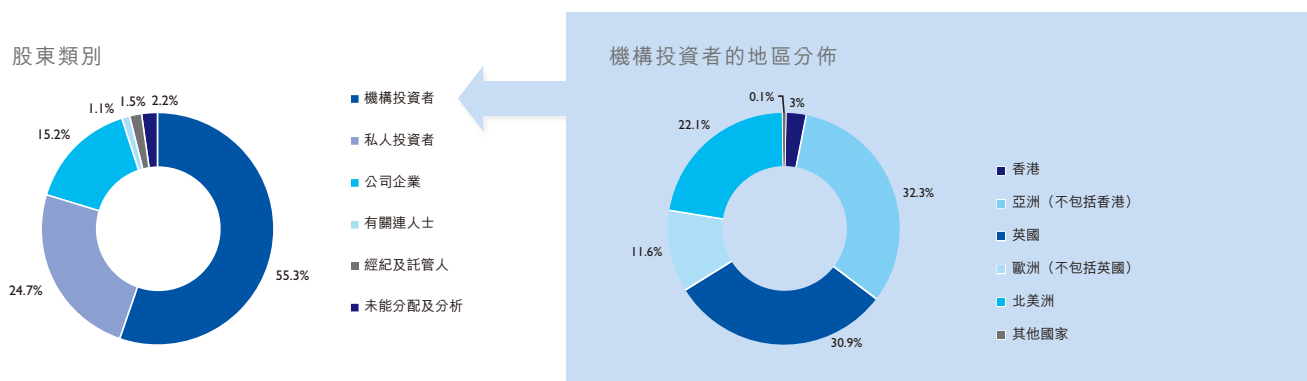
擬訂日期	
3月1日	2011年年度業績公布
3月16日	2011年年報
4月18日	第一季度交易活動最新公布
4月19日	股東週年大會
4月23日	買賣附帶2011年末期股息權利之股份之最後一日
4月24日	除息日
4月25日 香港時間 下午4時30分	收取2011年末期股息而遞交過戶文件之截止日期
4月26日至30日	暫停辦理過戶登記期間(包括首尾日期)
4月30日	2011年末期股息之記錄日期
5月10日	2011年末期股息派付日
8月1日	2012年中期業績公布
8月14日	買賣附帶2012年中期股息權利之股之最後一日
8月15日	除息日
8月16日 香港時間 下午4時30分	收取2012年中期股息而遞交過戶文件之截止日期
8月17日至20日	暫停辦理過戶登記期間(包括首尾日期)
8月20日	2012年中期股息之記錄日期
8月20日	2012年中期報告
8月28日	2012年中期股息派付日
10月18日	第三季度交易活動最新公布

2012年股東週年大會

將於2012年4月19日星期四上午10時30分舉行。股東週年大會通告闡明股東權利，將於2012年3月16日或前後在本公司網站登載，並寄發予選擇收取印刷本之股東。

我們的股東

於2011年12月31日，太平洋航運共有449名登記股東，其中389名或86.64%股東之登記地址位於香港。湯森路透對本公司已發行的股本中約99%的擁有權進行分析。機構投資者仍佔本公司最大股東基礎，擁有近11億股股份，或佔我們股本55.3%。



我們的債券持有人

我們的債券持有人包括廣泛的機構投資者，計有組合基金經理、定息、互惠及股票基金持有人，以及其他私人投資者。



投資者關係及企業傳訊

我們透過報告及舉辦投資者關係活動，務求將營運及業績透明化。本公司致力確保定期向市場發放本公司之有關資料，以讓現有及潛在股東對本公司、其表現及前景作出評估。我們重視與現有及潛在投資者之間的溝通，並相信致力於投資者關係工作有助加強公眾對本公司之了解，加深對我們發展之認同，最終提高股東價值。

與持份者交流

- 溝通渠道－與持份者積極交流為加強了解太平洋航運及我們業務與表現的重要途徑。我們相信相互交流可提高透明度，增加我們品牌的認受性，最終提高股東價值。我們通過以下渠道達成相互交流：

財務報告

- 年度及中期報告
- 自願性季度交易活動最新公布
- 業務活動新聞稿

股東會議及熱線

透過小組會議及一對一會面、股東熱線及電郵的渠道鼓勵市場反饋、提供意見及查詢

投資者關係

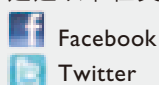
電郵：ir@pacificbasin.com
電話：852-2233 7000

貨船參觀

當貨船停泊港口或舉行新建造貨船交付或命名典禮時，邀請分析師、投資者、傳媒及賓客登船參觀

社交媒體溝通

公司新聞、短片、照片及活動
透過以下社交媒體網站發布：



公司網站

www.pacificbasin.com



下列資料可於網站閱覽：

- 董事會及管理團隊履歷資料
- 董事會轄下各委員會的職權範圍
- 船隊資料
- 企業管治、風險管理及企業的社會責任；
- 財務資料，包括Excel下載版本、新聞及宣傳資料
- 本集團主要業務的連結網站

- 路演－我們曾探訪位處以下地點的投資者：

北美洲



歐洲

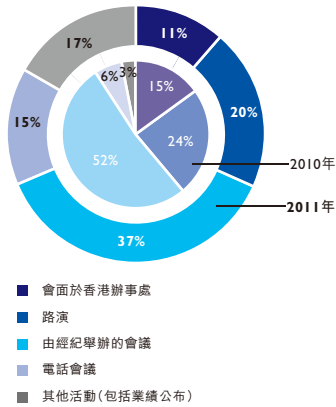


亞太區



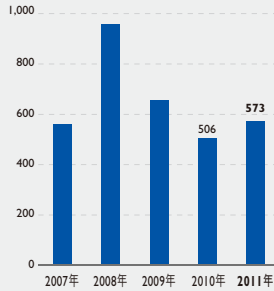
○ 2011年 ● 2010年

- 投資者會議－於2011年，我們曾透過以下途徑與573名（2010年：506名）股東及投資者會面：



投資者關係關鍵表現指標

投資者會議
投資者人數



我們的股本由不同層面的機構、私人及公司企業的投資者持有，故認為與股東及投資大眾接觸可加深他們對我們業務的了解。因此，我們選擇以我們每年會面的投資者人數，作為我們與他們交流的主要計算方法。

- 分析員報告－太平洋航運鼓勵財務分析員提出分析報告，以助投資者對本公司及其機遇與事宜進行評估。目前，22名分析員積極追蹤我們的股票動向，並於過去六個月內發表分析太平洋航運的報告有逾40份。

股東大會

本公司於年內舉行了一次股東大會。

股東週年大會於2011年4月19日舉行。以下提呈股東週年大會的決議案，已進行投票表決、獲通過及批准：

- 接收及採納截至2010年12月31日止年度的經審核財務報表以及董事會與核數師報告；
- 宣派截至2010年12月31日止年度的末期股息每股16.5港仙；
- 重選董事；
- 由董事會釐定董事薪酬；
- 續聘羅兵咸永道會計師事務所為截至2011年12月31日止年度的核數師，並授權董事會釐定其薪酬；
- 購回股份的一般授權；及
- 更新長期獎勵計劃下發行授權2%年度上限之決議案。



網站

分析員資料

p.69

股東權利

88 | 新聞及成就

於美國斯坦福開設新辦事處擴展我們全球租船業務的據點

於昆士蘭水災期間，太平洋拖船於布里斯本協助移除航道的危險物

我們的技術部門於International Human Element Bulletin公報的《Alert》專欄中，發表一篇充滿啟發性的安全及團隊精神文章「Nobody is perfect, but a Team can be」(人無完美，但團結就是力量)

榮膺《財資雜誌》企業治理獎的環境責任及投資者關係金獎

我們的貨船「Port Pegasus」於小名濱港抵禦日本海嘯的洶湧沖擊達18小時，並無損毀

美國海軍阻撓海盜登上太平洋航運租賃貨船「Falcon Trader II」的襲擊



2011年

1月

2月

3月

4月

5月

6月

7月



長灘港向太平洋航運頒發「Green Flag Environmental Achievement」獎項

我們對主要乾散貨運航程管理系統及流程作出回顧後，已全面更新系統

榮獲香港海事處頒發以下獎項：
 • 港口國監督檢查卓越表現獎
 • 表揚我們的「Port Pegasus」之船長和船員在日本海嘯發生時的出色航海技術

榮獲Corporate Governance Asia的「The Best of Asia-Hong Kong」獎項

《機構投資者》雜誌獎項：
 • 2011 All-Asia Executive Team: Best CFOs – Transportation (Buy side)
 • 2011 All-Asia Executive Team: Best IR Companies – Transportation (Buy side)

太平洋航運小靈便型船隊擴充營運貨船至逾百艘

Lloyd's List Awards Global 2011 :

- 朱乾淳船長就其於發生日本海嘯時操控「Port Pegasus」的卓越技術表現獲頒「年度傑出海員獎」
- 太平洋航運就其達致實質成果的黃金標準環保政策及措施榮獲「環保獎」

Lloyd's List Awards Asia 2011:

- 年度傑出海員獎
- 環保獎
- 年度傑出船舶管理獎
- 於「安全」一項獲得好評

朱乾淳船長獲提名為Lloyd's List 2011年航運界百位最具影響力人物之一

IR Awards 2011大中華區「投資者關係優秀表現」嘉許



2012年

8月

9月

10月

11月

12月

1月



隨著開設德班辦事處，我們的全球辦事處網絡進一步拓展至六個洲

「Bering Strait」於2012年1月交付，標誌著我們的新建造滾裝貨船計劃圓滿成功

太平洋拖船參與雪佛龍金額達370億美元的Gorgon項目獲延期2年至2014年4月

太平洋航運贏得Seatrade Asia的「Bulk Operator Award」，以及成為環保、安全及船舶管理三個組別的決賽入圍者

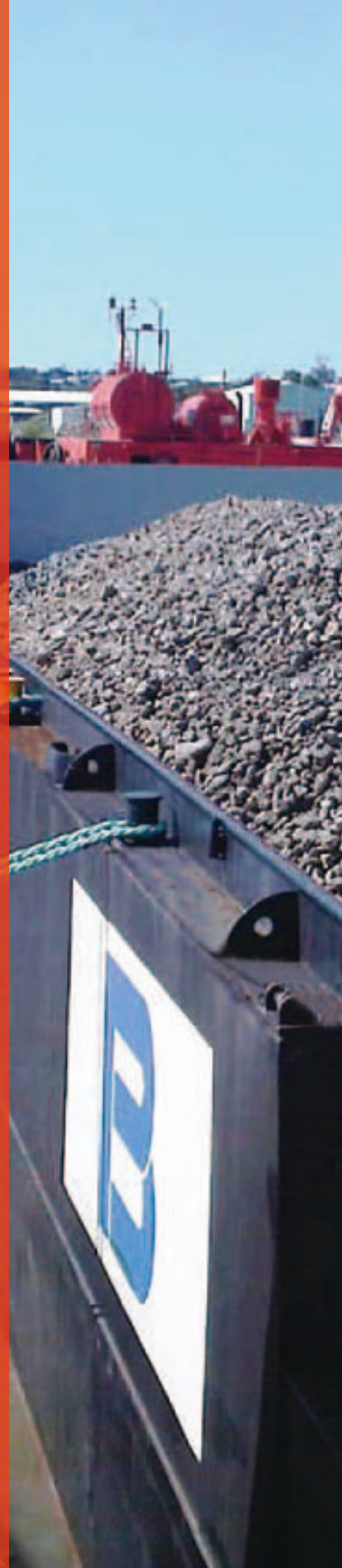
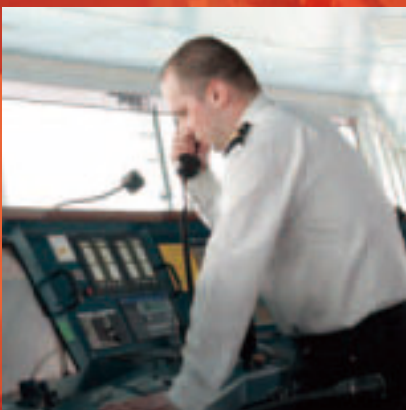
榮膺Marine Money Awards的「2010 Global Deal of the Year Award – Equity Linked」

「Awanuia」及其他太平洋拖船貨船協助打撈人員以大量減低因貨櫃船「Rena」於紐西蘭擱淺而造成的油污

獲得IR Global Rankings榮銜：
 • 中國區投資者關係網頁銅獎
 • 亞太區及大中華區公司管治優秀獎
 • 亞太區及大中華區財務披露優秀獎

財務報表

- 92 綜合資產負債表
- 93 本公司資產負債表
- 94 綜合損益表
- 95 綜合全面收益表
- 95 綜合權益變動結算表
- 96 綜合現金流量表
- 97 財務報表附註
- 151 獨立核數師報告
- 152 本集團財務概要





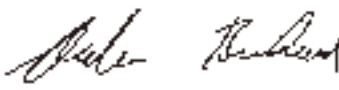
92 | 綜合資產負債表

於2011年12月31日

	附註	2011年 千美元	2010年 千美元
非流動資產			
物業、機器及設備	6	1,525,185	1,518,632
投資物業	7	2,734	2,664
土地使用權	8	3,874	3,815
商譽	9	25,256	25,256
於共同控制實體的權益	11(a)	44,403	56,125
於聯營公司的投資	12	4,411	4,098
可供出售財務資產	13	11,533	74,476
衍生資產	14	361	1,672
應收貿易賬款及其他應收款項	15	5,175	6,792
有限制銀行存款	16	8,566	10,280
其他非流動資產	17	4,400	–
		1,635,898	1,703,810
流動資產			
存貨	18	66,873	39,911
衍生資產	14	5,303	7,066
結構性票據	19	12,913	–
應收貿易賬款及其他應收款項	15	101,110	111,444
有限制銀行存款	16	11,154	3,421
現金及存款	16	598,501	689,736
		795,854	851,578
流動負債			
衍生負債	14	1,298	3,972
應付貿易賬款及其他應付款項	20	144,798	127,248
長期借貸的流動部分	21	65,323	165,696
應付稅項		2,139	3,059
有償契約撥備	22	–	2,031
		213,558	302,006
流動資產淨額		582,296	549,572
資產總額減流動負債		2,218,194	2,253,382
非流動負債			
衍生負債	14	19,563	14,721
長期借貸	21	713,716	693,770
		733,279	708,491
資產淨值		1,484,915	1,544,891
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本	23	193,658	193,164
保留溢利	24	708,463	720,809
其他儲備	24	582,794	630,918
總權益		1,484,915	1,544,891

董事會已於2012年3月1日批准發表本財務報表。


Klaus Nyborg
 董事


Andrew T. Broomhead
 董事

於2011年12月31日

	附註	2011年 千美元	2010年 千美元
非流動資產			
於附屬公司的投資	10	631,836	227,736
流動資產			
預付款項及其他應收款項		76	36
應收附屬公司款項	10	1,078,579	1,584,210
現金及現金等價物	16	13	13
		1,078,668	1,584,259
流動負債			
應計費用及其他應付款項		206	512
應付附屬公司款項	10	221,332	320,198
		221,538	320,710
流動資產淨額		857,130	1,263,549
資產總額減流動負債		1,488,966	1,491,285
權益			
股本	23	193,658	193,164
保留溢利	24	695,977	701,032
其他儲備	24	599,331	597,089
總權益		1,488,966	1,491,285

董事會已於2012年3月1日批准發表本財務報表。


Klaus Nyborg
 董事


Andrew T. Broomhead
 董事

94 | 綜合損益表

截至2011年12月31日止年度

	附註	2011年 千美元	2010年 千美元
營業額	4(a)	1,342,535	1,268,542
直接開支	4(a), 5	(1,234,889)	(1,109,213)
毛利		107,646	159,329
一般行政及管理開支	4(a), 5	(10,754)	(12,945)
其他收入及收益	25	67,173	47,176
其他開支	5	(91,070)	(59,189)
財務開支淨額	26	(31,332)	(31,193)
應佔共同控制實體溢利減虧損	11	508	1,805
應佔聯營公司溢利減虧損	12	(9,992)	(192)
除稅前溢利		32,179	104,791
稅項	27	(197)	(453)
股東應佔溢利		31,982	104,338
股息	29	24,896	53,441
股東應佔溢利的每股盈利			
基本	30(a)	1.65美仙	5.41美仙
攤薄	30(b)	1.65美仙	5.41美仙

截至2011年12月31日止年度

	2011年 千美元	2010年 千美元
股東應佔溢利	31,982	104,338
其他全面收益		
出售可供出售財務資產時從投資估值儲備之撥回	(60,502)	(5,441)
可供出售財務資產之公平值收益	22,884	29,320
自損益表扣除的可供出售財務資產減值	910	-
現金流量對沖：		
- 公平值虧損	(7,196)	(2,543)
- 轉撥至綜合損益表之財務開支	3,598	(3,698)
- 轉撥至物業、機器及設備	-	(15,431)
匯兌差額	(953)	8,871
股東應佔全面收益總額	(9,277)	115,416

綜合權益變動結算表

截至2011年12月31日止年度

	附註	2011年 千美元	2010年 千美元
於1月1日結餘		1,544,891	1,455,567
以股權支付的補償		4,213	3,911
長期獎勵計劃受託人購入的股份	23	(1,477)	(1,294)
於行使認股權時發行的股份	23(a)	-	251
已發行可換股債券的權益部分		-	32,302
購回及註銷可換股債券時取消確認權益部分		-	(11,568)
已付股息	29	(53,435)	(49,694)
股東應佔全面收益總額		(9,277)	115,416
於12月31日結餘		1,484,915	1,544,891

96 | 綜合現金流量表

截至2011年12月31日止年度

	附註	2011年 千美元	2010年 千美元
經營業務			
經營業務產生的現金	31	160,455	200,183
已付香港利得稅		(949)	(540)
已付海外稅項		(145)	(1,066)
經營業務產生的現金淨額		159,361	198,577
投資活動			
購置物業、機器及設備		(170,120)	(541,254)
出售物業、機器及設備		3,261	119
出售可供出售財務資產		80,573	25,498
購買可供出售財務資產		(2,378)	(168)
就可供出售財務資產的退款		1,954	2,071
出售應收票據		94,417	50,000
購買應收票據		(44,417)	(50,000)
購買結構性票據		(43,301)	–
出售結構性票據		30,356	–
已收利息		12,867	19,093
已收一間共同控制實體的股息		10,080	–
已收共同控制實體的償還貸款		7,090	5,565
於共同控制實體的投資		–	(14,189)
給予一間共同控制實體貸款的增加		–	(1,669)
於一間聯營公司的投資		(6,968)	(848)
已收一間聯營公司的償還貸款／(給予一間聯營公司貸款的增加)		67	(100)
有限制銀行存款的(增加)／減少		(5,549)	42,444
就其他非流動資產的付款		(4,400)	–
收回應收融資租賃－資本部分		1,440	1,284
投資活動中所用的現金淨額		(35,028)	(462,154)
融資活動			
支用銀行貸款		184,400	79,822
償還銀行貸款		(138,685)	(90,145)
購回及註銷可換股債券的付款		(105,200)	(210,829)
向本公司股東支付股息		(53,435)	(49,694)
已付利息及其他財務開支		(35,949)	(37,087)
償還應付融資租賃－資本部分		(15,976)	(14,928)
長期獎勵計劃受託人購入股份的付款	23	(1,477)	(1,294)
發行可換股債券的所得款項，扣除發行開支		–	227,372
於行使認股權時發行的股份所得款項		–	251
融資活動中所用的現金淨額		(166,322)	(96,532)
現金及現金等價物的減少淨額		(41,989)	(360,109)
於1月1日的現金及現金等價物		639,736	999,095
現金及現金等價物之匯兌收益		754	750
於12月31日的現金及現金等價物		598,501	639,736

I 緒言

I.1 一般資料

太平洋航運集團有限公司(「本公司」)及其附屬公司(統稱為「本集團」)主要從事提供國際乾散貨船貨運服務、提供予能源及基建的服務及滾裝貨船貨運服務的業務。此外，本集團透過庫務活動以管理及投資本集團的現金及存款。

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。

本財務報表已由董事會於2012年3月1日批准刊發。

I.2 財務報表附註的全新呈列方式

本報告的財務報表附註已改變為按重要性排序，以助了解影響本集團財務狀況的主要因素，同時保持損益表與資產負債表之間的適當附註分類。

與特定財務報表項目有關的資料已匯集於同一個附註。

因此：—

主要會計政策並無獨立列示，但就該項目載入於附註或本年報的章節，並以此藍色背景陰影顯示。導覽表於附註2.2呈列。

關鍵會計估計及判斷並無獨立列示，但就該項目載入於附註或本年報的章節，並以此粉紅色背景陰影顯示。導覽表於附註3呈列。

財務風險管理收錄於「風險」一節。已審計部分已清晰註明及列於下文：

- 市場風險 (P.59)
- 信貸及交易對手風險 (P.60)
- 流動資金風險 (P.60)
- 資本管理風險 (P.61)

2 編製基準

2.1 目的及會計政策

本綜合財務報表的目的，為解釋本集團截至2011年12月31日止年度的業績及於該日的財務狀況，以及提供相關比較資料。

財務報表乃按照香港會計師公會頒布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及按公平值列賬及於損益表處理之財務資產及財務負債(包括衍生工具)的公平值作出修訂。

編製符合香港財務報告準則要求的財務報表需要使用若干關鍵的會計估計。管理層在實施本集團會計政策過程中亦須行使其判斷。涉及高度判斷或複雜性的範疇或其假設及估計對該等財務報表有重大影響的範疇列於附註3。

2 編製基準(續)

2.2會計政策導覽

會計政策	位置
可供出售財務資產	附註13
借貸成本	附註6
借貸(包括可換股債券)	附註21
現金及現金等價物	附註16
綜合賬目	
聯營公司	附註12
共同控制實體	附註11(a)
共同控制業務	附註11(b)
附屬公司	附註10
或然負債及或然資產	附註36
即期及遞延所得稅	附註27
衍生金融工具及對沖活動	
現金流量對沖	附註14
不符合對沖會計法的衍生工具	附註14
股息	附註29
僱員福利	薪酬報告 (P.76)
融資租賃	
本集團為出租人	附註15(b)
本集團為承租人	附註21(a)
按公平值列賬及於損益表處理之財務資產	附註14
財務擔保合約	附註35
外幣換算	附註2.4
商譽	附註9
於附屬公司、共同控制實體及聯營公司的投資、非財務資產、可供出售財務資產及應收貿易賬款及其他應收款項的減值	附註5
存貨	附註18
投資物業	附註7
土地使用權	附註8
貸款及應收款項	附註15
經營租賃	
本集團為出租人	附註32(b)
本集團為承租人	附註32(b)
物業、機器及設備	
出售收益或虧損	附註6
貨船及貨船部件成本	附註6
建造中的貨船	附註6
撥備	附註2.5
收入確認	
運費及租金	附註4
貨船管理	附註4
其他	附註4
分部報告	附註4
股本	附註23
應收貿易賬款及其他應收款項	附註15
應付貿易賬款	附註20

除附註2.3所述者外，本集團的主要會計政策於本財務報表所呈列的各年度內貫徹應用。若干比較數字已重新編列，以符合本年度賬目之呈報方式。

2 編製基準(續)

2.3 新訂會計政策的影響

下列與本集團業務有關之經修訂準則及對準則之修訂及改善，於2011年1月1日起會計期間強制實行。

香港會計準則第1號(經修訂)	財務報表的呈報
香港會計準則第24號(經修訂)	有關連人士披露
香港會計準則第27號(經修訂)	綜合及獨立財務報表
香港會計準則第34號(經修訂)	中期財務報告
香港財務報告準則第3號(經修訂)	業務合併
香港財務報告準則第7號(經修訂)	金融工具：披露

以上採納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。

若干新訂及經修訂準則及對已頒布準則的詮釋以及對香港財務報告準則之改善於自2012年1月1日或之後開始的會計期間或較遲期間強制實行。本集團毋須在截至2011年12月31日止年度的財務報表內採納該等新訂及經修訂準則及詮釋以及改善。與本集團業務有關的新訂及經修訂準則及詮釋以及改善具體如下：

香港會計準則第1號(經修訂)	財務報表的呈報
香港會計準則第27號(經修訂)	獨立財務報表
香港會計準則第28號(2011年經修訂)	聯營公司及合資經營
香港財務報告準則第9號	金融工具
香港財務報告準則第10號	綜合財務報表
香港財務報告準則第11號	合營安排
香港財務報告準則第12號	披露於其他實體之權益
香港財務報告準則第13號	公平值計量

本集團已開始評估該等新訂及經修訂準則、詮釋及改善所帶來的影響，現階段未能確定該等新訂及經修訂準則及詮釋以及改善對其經營業績及財務狀況會否產生重大影響。

2.4 外幣換算

(a) 功能及列賬貨幣

財務報表以美元列賬，美元為本公司的功能貨幣及本集團的列賬貨幣。本集團各公司的財務報表所列項目均以該公司營運所在主要經濟環境的貨幣(「功能貨幣」)計算。主要的非美元功能貨幣業務分部包括：

- (i) 滾裝貨船分部：以歐元為主
- (ii) 能源及基建服務分部：澳元、紐西蘭元及美元

(b) 交易及結餘

外幣交易按交易當日的現行匯率折算為功能貨幣。除了符合在權益中遞延入賬的現金流量對沖外，結算此等交易的匯兌盈虧以及將外幣計值的貨幣資產和負債以年終匯率換算產生的匯兌盈虧於損益表的「一般及行政管理開支」內確認。

非貨幣性財務資產及負債(例如按公平值列賬及於損益表處理的股票證券)的換算差額在損益表中呈報為公平值盈虧的一部分。非貨幣性財務資產及負債(例如分類為可供出售財務資產的股票證券)的換算差額包括在投資估值儲備內。

2 編製基準(續)

2.4 外幣換算(續)

(c) 集團公司

對於功能貨幣有別於列賬貨幣的集團公司(當中沒有嚴重通脹經濟體系的貨幣)各自的業績及財務狀況按下列換算為列賬貨幣：

- a) 資產及負債按結算日的收市匯率換算；
- b) 收入及開支按平均匯率換算(除非此平均匯率並非於交易日期的現行匯率累積影響的合理近似值，此情況下收入及開支均應於交易日期換算)；及
- c) 所得出的匯兌差額應確認於其他全面收益的獨立組成部分。

在編製綜合賬目時，換算海外業務投資淨額和換算被指定為此等投資之對沖項目的借貸及其他貨幣工具而產生的匯兌差異，均列入其他全面收益賬內。當出售部分或全部海外業務時，此等匯兌差異將於綜合損益表內的權益確認為出售收益或虧損的一部分。

收購海外公司產生的商譽及公平值調整視為海外公司的資產和負債，並按結算日的收市匯率換算。

2.5 撥備

當本集團因過往事件而須負法律或推定責任，在解除責任時可能需要消耗資源，和能夠對所涉及數額作出可靠預計時，須為確認有關責任作出撥備。本集團不會就未來經營虧損確認撥備。

倘出現多項類似責任，會否導致經濟利益流出以解除責任乃經考慮責任的整體類別後確定。即使同類別責任中任何一項可能流出經濟利益的機會不大，仍會確認撥備。

撥備採用稅前貼現率按照預期需償付有關責任的開支的現值計量，該貼現率反映現時市場對金錢的時間價值和有關責任固有風險的評估。隨着時間過去而增加的撥備乃確認為利息開支。

3 關鍵會計估計及判斷

估計及判斷乃持續進行，並建基於過往經驗及其他因素，包括根據情況相信對未來事件的合理預期。

本集團對未來作出估計及假設。所得的會計估計因其性質使然，很少與相關的實際結果相同。有相當風險會引致須於下一年度對資產及負債的賬面值作重大調整的估計及假設，根據此等項目於財務報表附註所在位置列載於下文。

關鍵會計估計及判斷	位置
a) 物業、機器及設備的剩餘價值	附註6
b) 貨船及貨船部件成本的可使用年期	附註6
c) 貨船及建造中的貨船的減值	附註6
d) 租賃分類	附註15(b)及32(b)
e) 有償契約撥備	附註22
f) 所得稅	附註27

4 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從提供乾散貨船貨運服務、提供予能源及基建的服務及滾裝貨船貨運服務所獲取。

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」。

「財務」部門管理本集團的現金及借貸，故相關的財務收入及開支分配往此「財務」項下。

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。

會計政策－分部報告

管理層進行內部審閱及向部門主管和董事會進行報告之方式乃用作編製本集團主要營運分部的分部資料的基準。

會計政策－收入確認

收入包括於本集團日常業務中就銷售貨物及服務而收取的代價的公平值。收入在扣除退貨、回扣及折扣以及抵銷本集團內部銷售後列賬。

(i) 運費及租金

本集團從航運業務獲得收入，其中大部分源自小靈便型及大靈便型乾散貨船的聯營體。

小靈便型及大靈便型乾散貨船的聯營體的收入來自期租合約及程租合約的組合收入。期租合約的收入乃以直線法於租賃期間確認。程租合約的收入按完成百分比基準（就航程以時間比例法釐定）確認。

(ii) 貨船管理

貨船管理收入於提供該等服務時確認列賬。

(iii) 其他

利息收入乃根據時間比例基準，按實際利息法計算。

本集團使用淨投資法，於租約期確認融資租賃利息收入，致使保持一固定之淨投資回報率。

股息收入在本集團被確定有權收取股息時予以確認入賬。

4 分部資料 (續)

(a) 損益表分部資料

截至2011年12月31日止年度

千美元	太平洋 乾散貨船		太平洋能源及 基礎服務		太平洋 滾裝貨船		所有 其他分部		未分配		總計	重新分類	如財務 報表所示
	營業額	運費及租金	海事管理服務	燃料及港口開銷	按期租合約對等基準的收入	直接開支	燃料及港口開銷	貨船租賃開支	貨船營運開支	貨船折舊			
	1,194,971	116,263	29,746	915	1,341,895	900	1,342,795					(260)	1,342,535
	1,194,971 ¹	93,837	29,599	-	1,318,407	900 ¹	1,319,307					(260) ¹	1,319,047
	-	22,426	147	915	23,488	-	23,488					-	23,488
	(536,180) ²	(2,843)	(2,817)	-	(541,840)	(1,159) ²	(542,999)					542,999 ²	-
	658,791												
	(562,300)	(97,531)	(27,720)	(2,308)	(689,859)	-	(689,859)					(545,030)	(1,234,889)
	(420,951)	(3,508)	-	-	(424,459)	-	(424,459)					(542,999) ²	(542,999)
	(63,395)	(48,684)	(14,927)	-	(127,006)	-	(127,006)					(2,031)	(426,490)
	(45,808)	(15,061)	(11,042)	-	(71,911)	-	(71,911)					-	(127,006)
	(32,146)	(30,278)	(1,751)	(2,308)	(66,483)	-	(66,483)					-	(71,911)
	96,491	15,889	(791)	(1,393)	110,196	(259)	109,937					(2,291)	107,646
	-	-	-	-	-	(2,479)	(10,754)					-	(10,754)
	-	(85)	-	(1,885)	(1,970)	(21)	(26,188)					2,291 ¹	(23,897)
	(15,071)	(2,882)	(2,547)	873	(19,627)	(10,320)	(31,332)					-	(31,332)
	-	758	283	(533)	508	-	508					-	508
	-	(2,468)	(7,524)	-	(9,992)	-	(9,992)					-	(9,992)
	81,420	11,212	(10,579)	(2,938)	79,115	(12,820)	32,179					-	32,179
	-	(434)	(19)	256	(197)	-	(197)					-	(197)
	81,420	10,778	(10,598)	(2,682)	78,918	(12,820)	31,982					-	31,982

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」項下為滾裝貨船減值支出80,000,000美元，及扣除出售於Green Dragon Gas Limited之投資的收益55,800,000美元。

附註4. 「其他」項下為未變現利率掉期合約收益及開支淨額。

4 分部資料 (續)

(a) 損益表分部資料 (續)

千美元	截至2010年12月31日止年度										
	太平洋 乾散貨船		太平洋能源及 基礎服務		太平洋 滾裝貨船		所有 其他分部		未分配		如財務 報表所示
	分部總計		財務		其他		總計		重新分類		
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 ¹	50,956	14,408	-	1,234,769	-	(3,380) ¹	1,231,389	6,728 ¹	1,238,117	
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) ²	(4,051)	(2,085)	-	(424,444)	-	(8,195) ²	(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) ²	(432,639)	
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)	
其他收入及開支	-	(521)	(96)	(888)	(1,505)	(651)	(3,129)	(5,285)	(6,728) ¹	(12,013)	
財務開支淨額	(13,186)	(2,727)	(2,628)	1,029	(17,512)	(12,880)	(801) ⁴	(31,193)	-	(31,193)	
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	

5 按性質分類的開支

千美元	2011年	2010年
經營租賃的開支		
— 貨船	426,490	473,201
— 土地及樓宇	3,753	3,332
所耗燃料	368,123	263,380
港口開銷及其他航程開支	191,972	166,437
減值虧損撥備／(撥備撥回)		
— 物業、機器及設備	80,000	—
— 可供出售財務資產	1,887	—
— 應收貿易賬款	(620)	1,659
— 其他非流動資產	—	11,775
— 共同控制實體權益之商譽	—	7,233
折舊		
— 自有貨船	60,478	45,082
— 租賃貨船	11,433	11,475
— 其他自有物業、機器及設備	1,503	1,386
— 投資物業	64	61
土地使用權攤銷	113	108
僱員福利開支(包括董事酬金)(見薪酬報告)	51,309	41,505
貨運期貨協議虧損	9,067	36,559
燃料掉期合約淨(收益)／虧損	(14,906)	2,200
所耗潤滑油	5,900	4,920
匯兌虧損淨額	2,526	5,540
核數師酬金		
— 核數	1,439	1,491
— 非核數	247	718
結構性票據的公平值虧損	32	—
購回及註銷可換股債券之虧損	—	651
貨船及其他開支	135,903	102,634
(i)「直接開支」、(ii)「一般行政及管理開支」及(iii)「其他開支」總額	1,336,713	1,181,347

一般行政及管理開支

本集團產生的行政管理開支總額為77,200,000美元(2010年:68,300,000美元)。行政管理開支總額包括直接管理開支66,500,000美元(2010年:55,300,000美元)及一般行政及管理開支10,700,000美元(2010年:13,000,000美元)。直接管理開支增加11,200,000美元,主要由於與一間附屬公司的管理層分享利潤及拖船服務僱員增加所致。一般行政及管理開支減少2,300,000美元,主要由於去年重估財務部門持有的歐元產生2,400,000美元的額外開支所致。

其他開支

由於滾裝貨船租賃市場前景暗淡,引起我們對能否以溢價出租滾裝貨船的憂慮,導致船隊的使用價值低於其賬面值,故已於其他開支中作出減值撥備80,000,000美元。由於此項減值與太平洋滾裝貨船分部的基本業務無關,故並無分配於該分部的業績當中。然而,此項減值撥備減少了太平洋滾裝貨船分部資產的賬面值。

貨運期貨協議的公平值變動及付款為9,000,000美元(2010年:36,600,000美元)。計及於其他收入所列之9,300,000美元的公平值變動及收款後,貨運期貨協議的公平值變動及付款淨額為收入300,000美元(2010年:開支6,800,000美元)。

5 按性質分類的開支(續)

會計政策－減值

投資及非財務資產的減值

無限定可使用年期(例如商譽)的資產毋須攤銷,並須每年進行減值測試。資產於事件或環境的變化顯示賬面值或不能收回時,須作出減值檢討。於評估資產是否出現減值跡象時,應考慮內部及外部來源的資料。倘存在任何該跡象,公司須估計資產的可收回款項。資產的賬面值超出其可收回款額(即(i)扣除銷售成本後的資產公平值及(ii)資產的使用價值兩者中較高者)的部分乃確認為減值虧損。

貨船及建造中的貨船的公平值乃按市場估值或由獨立估值師釐定。

貨船的使用價值指繼續使用貨船的估計未來現金流量。

於評估減值時,資產按可獨立識別現金流量的最低層次組合。該層次組合稱為「現金產生單位」。有關資產構成現金產生單位之分組方式及現金產生單位相關之現金流量在某些情況下會影響減值虧損的計算。通常,資產分組越大,獨立現金流量組合越廣,則越不可能錄得減值虧損,因為一項現金流入的減少很有可能被同一現金產生單位內之其他現金流入增長所抵銷。

商譽以外出現減值之資產於各結算日被審閱可能之減值回撥。

可供出售財務資產的減值

本集團會於各結算日評估是否存在客觀證據證明某項財務資產或某組財務資產出現減值。倘股票證券被分類為可供出售,在判斷該證券有否減值時,須考慮其公平值是否大幅或長期低於其成本。如出現此等跡象,其累計虧損(收購成本與當時公平值之差額,減去該財務資產以前在損益表確認之任何減值虧損)將從權益賬扣除,並於綜合損益表內確認。於綜合損益表內確認的股票證券減值虧損不會透過綜合損益表撥回。

應收貿易賬款及其他應收款項的減值

倘客觀證據顯示本集團將不能根據有關應收款項的原本條款收回到期款項時,則確立應收貿易賬款及其他應收款項的減值撥備。債務人之重大財務困難、債務人可能破產或進行財務重組,以及拖欠或逾期付款均被視為是應收貿易款項已減值的跡象。撥備的金額為該資產的賬面值與按原實際利率折現之估計未來現金流量的現值之差額。該資產的賬面值乃透過使用備付賬戶削減,而有關的虧損金額則於損益表內「直接開支」中確認。當一項應收貿易賬款無法收回時,則於減值撥備項目下撇銷。

6 物業、機器及設備

千美元	本集團						總計
	貨船及貨船 部件成本	建造中的 貨船	樓宇	租賃 物業裝修	傢具、裝置 及設備	汽車	
成本							
於2011年1月1日	1,380,865	335,939	3,148	3,515	4,942	212	1,728,621
添置	81,447	86,145	-	141	2,387	-	170,120
撇銷	(8,844)	-	-	-	-	-	(8,844)
出售	(3,867)	-	-	-	(106)	-	(3,973)
匯兌差額	(22,992)	5,552	89	(6)	3	4	(17,350)
重新分類	242,748	(242,748)	-	-	-	-	-
於2011年12月31日	1,669,357	184,888	3,237	3,650	7,226	216	1,868,574
累計折舊及減值							
於2011年1月1日	180,691	22,500	205	2,683	3,789	121	209,989
年內折舊	71,911	-	89	325	1,042	47	73,414
撇銷	(8,844)	-	-	-	-	-	(8,844)
出售	(607)	-	-	-	(105)	-	(712)
減值支出	50,665	29,335	-	-	-	-	80,000
匯兌差額	(8,497)	(1,981)	20	(7)	5	2	(10,458)
重新分類	29,893	(29,893)	-	-	-	-	-
於2011年12月31日	315,212	19,961	314	3,001	4,731	170	343,389
賬面淨值							
於2011年12月31日	1,354,145	164,927	2,923	649	2,495	46	1,525,185
估計可使用年期	乾散貨船：25年 拖船：30年 滾裝貨船：30年 貨船部件成本：至下 一次入塢的估計期間	不適用	50年	4至5年或 租約剩餘 期間，以較 短者為準	3至5年	4至5年	

自2011年7月1日起，拖船的估計可使用年期由25年改為30年。可使用年期的改變減低2011年之折舊1,336,000美元並將減低2012年之折舊2,478,000美元。

6 物業、機器及設備(續)

千美元	本集團						總計
	貨船及貨船 部件成本	建造中的 貨船	樓宇	租賃 物業裝修	傢具、裝置 及設備	汽車	
成本							
於2010年1月1日	930,888	213,654	3,134	2,942	4,358	278	1,155,254
添置	170,022	353,473	-	191	452	-	524,138
撇銷	(7,249)	-	-	-	-	-	(7,249)
出售	-	-	-	(19)	(332)	(70)	(421)
匯兌差額	14,074	(5,203)	14	401	464	4	9,754
重新分類	266,020	(266,020)	-	-	-	-	-
轉撥自其他非流動資產	7,110	40,035	-	-	-	-	47,145
於2010年12月31日	1,380,865	335,939	3,148	3,515	4,942	212	1,728,621
累計折舊及減值							
於2010年1月1日	129,694	22,500	115	2,115	2,732	137	157,293
年內折舊	56,557	-	88	403	852	43	57,943
撇銷	(7,249)	-	-	-	-	-	(7,249)
出售	-	-	-	(16)	(223)	(63)	(302)
匯兌差額	1,689	-	2	181	428	4	2,304
於2010年12月31日	180,691	22,500	205	2,683	3,789	121	209,989
賬面淨值							
於2010年12月31日	1,200,174	313,439	2,943	832	1,153	91	1,518,632
估計可使用年期	乾散貨船：25年 拖船：25年 滾裝貨船：30年 貨船部件成本：至下一次入塢的估計期間	不適用	50年	5至6年或租約剩餘期間，以較短者為準	3至10年	4至5年	

於2011年12月31日，

(a)

千美元	2011年		2010年	
	總成本	累計折舊	總成本	累計折舊
貨船部件成本	41,844	(21,734)	39,721	(16,637)
融資租賃貨船及貨船部件成本	240,870	(78,105)	240,847	(68,218)

(b) 賬面淨值548,532,000美元(2010年：493,624,000美元)的若干自有貨船已抵押予銀行，作為本集團若干附屬公司獲授的銀行貸款的抵押品(附註21(b)(i))。

(c) 建造中的貨船包括本集團就尚未開始建造的貨船已支付的金額73,778,000美元(2010年：88,701,000美元)。

(d) 年內，本集團就合資格資產將借貸成本1,280,000美元(2010年：無)作資本化。借貸成本乃按本集團一般借貸的加權平均比率3.2%作資本化。

6 物業、機器及設備(續)

會計政策－物業、機器及設備

有關減值的會計政策，請參閱附註5。有關根據融資租賃持有的固定資產的會計政策，請參閱附註21(a)。

貨船及貨船部件成本

貨船以成本減除累計折舊及累計減值虧損後列賬。資產的成本包括其購買價及將有關資產投放至營運狀況作擬定用途時所產生的任何直接應計成本。成本可包括從權益中轉撥的有關以外幣購買貨船的合資格現金流量對沖產生的任何收益／虧損。

貨船部件成本包括一般於入塢時需更新或置換的主要部件的成本。該資產按成本減累計折舊及累計減值虧損列賬。本集團隨後將入塢開支於產生時資本化。

建造中的貨船

建造中的貨船均以成本列賬，無須計算折舊。所有有關建造貨船的直接開支，包括於建造期間的借貸成本(見下文)，均資本化為貨船的成本。當有關資產投入使用時，成本將轉為貨船及貨船部件成本，並根據折舊政策折舊。

借貸成本

就興建任何合資格資產而產生的借貸成本於完成及籌備資產作其擬定用途的所需時間內資本化。其他借貸成本均列為開支。

其他物業、機器及設備

其他物業、機器及設備包括樓宇、租賃物業裝修、傢具、裝置及設備以及汽車，乃按成本扣除累計折舊及累計減值虧損列賬。

折舊

物業、機器及設備的折舊以直線法計算，以於餘下估計可使用年期將成本分配至其剩餘價值。

出售收益或虧損

出售收益或虧損乃通過將所得款項與賬面值比較而釐定，並在損益表中確認。

其後產生的成本

其後產生的成本在與該資產相關的未來經濟利益很有可能流入本集團，而且能夠可靠地計算成本的情況下，方會計入該資產的賬面金額或確認為一項獨立資產(如適用)。被置換部件的賬面值將予以撇銷。所有其他維修及保養在支出的財政期間於損益表內支銷。

剩餘價值及可使用年期

本集團資產的剩餘價值，為假設資產已處於其可使用年期結束時的壽命及預期的狀態，而若本集團於現時出售此固定資產，在扣除估計的出售成本後可獲得的估計金額。

本集團貨船及貨船部件成本的可使用年期，為本集團預期貨船及貨船部件可供使用的時期。

於各結算日，本集團會審閱資產的剩餘價值及可使用年期，並作出調整(倘適用)。

6 物業、機器及設備(續)

關鍵會計估計及判斷一

物業、機器及設備的剩餘價值

本集團估計其貨船的剩餘價值時，參考了貨船的輕排水噸位及上年度遠東市場及印度次大陸市場造船廠提供的同類貨船的平均鋼材拆除價。

敏感度分析：

倘所有其他變數維持不變，當剩餘價值較管理層所估計的增加／減少10%時，於下年度折舊開支將減少／增加800,000美元。

貨船及貨船部件成本的可使用年期

本集團估計其貨船的可使用年期時，參考了相若級別貨船的過往平均可使用年期、貨船的預期使用量、預期維修及保養計劃，以及隨著貨船市場的變化或改良而引致的技術或商業退化。

本集團估計其貨船部件的可使用年期時，參考了同類及同齡貨船的過往平均入塢週期以及貨船直至下次入塢前的預期使用量。

敏感度分析：

倘所有其他變數維持不變，當可使用年期較管理層所估計的增加／減少三年時，於下年度折舊開支將減少8,700,000美元或增加11,500,000美元。

貨船及建造中的貨船的減值

本集團按照投資及非財務資產的減值的會計政策(附註5)測試貨船及建造中的貨船的賬面值是否出現任何減值。評估公平值及使用價值時，本集團會檢討潛在減值跡象，如報告的買賣價格、市場需求及一般市場狀況，以及具有領先地位、獨立及國際知名的船舶經紀公司的市場估值。

貨船使用價值涉及對貨船未來盈利及適當貼現率的假設及估計，以計算該等盈利現值的評估。使用的貼現率根據與現金產生單位相關的行業風險及現金產生單位的資產負債比率釐定。於2011年，各分部未來現金流量所使用的適用貼現率如下：

- 太平洋乾散貨船8.7%(2010年：10.6%)
- 太平洋拖船 8.7%(2010年：10.6%)
- 太平洋滾裝貨船6.6%(2010年：7.1%)

敏感度分析：

倘所有其他變數保持不變，增加太平洋乾散貨船及太平洋拖船原來的估計的貼現率1%都不會帶來任何減值。而當太平洋滾裝貨船的貼現率從原來的估計改變1%或當2012年及2013年末訂約期間的盈利估計較管理層所估計的改變10%，其估計的船隊使用價值將分別改變約3,300,000美元和4,100,000美元。此結果依然比貨船的賬面淨值高，因此不會帶來任何額外減值。

7 投資物業

千美元	本集團	
	2011年	2010年
於1月1日	2,664	2,600
折舊	(64)	(61)
匯兌差額	134	125
於12月31日	2,734	2,664
估計可使用年期	45年	45年

投資物業經獨立合資格估值師按市值基準於2011年12月31日進行估值。投資物業之公平值約為4,092,000美元(2010年：3,772,000美元)。

7 投資物業(續)

會計政策

投資物業主要包括樓宇，乃持有作收租及資本增值用途。投資物業初步按成本列賬，其後按成本減累計折舊及累計減值虧損列賬。折舊乃以直線法計算，以按其估計可使用年期將成本分配至剩餘價值。投資物業之剩餘價值及可使用年期會於各結算日檢討，並在有需要的情況下作出調整。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。

8 土地使用權

本集團土地使用權的權益，是指位於中國的預付經營租賃款項，租賃期介乎十年至五十年。土地使用權與附註6的「樓宇」及附註7的「投資物業」有關。

千美元	本集團	
	2011年	2010年
於1月1日	3,815	3,864
攤銷	(113)	(108)
匯兌差額	172	59
於12月31日	3,874	3,815

會計政策

為土地使用權支付之預付款項，以直線法於租賃期內在損益表支銷，或於出現減值時，在損益表即時確認。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。

9 商譽

千美元	本集團	
	2011年	2010年
於1月1日／12月31日	25,256	25,256

商譽指收購附屬公司的購買成本超出於收購當日本集團應佔該等公司可識別淨資產的公平值之部分。

與商譽有關的太平洋乾散貨船可收回金額乃按其可使用年期內的使用價值釐定，其計算乃基於一年預算及隨後兩年展望，而重要假設則基於過往業績及管理層對市場發展及一般通脹的預期訂立。超過三年期的現金流量乃假設沒有增長而現有業務範圍、業務環境及市況亦無重大變動的情況下計算而得。本集團現金流量預測使用的貼現率為8.7% (2010年：10.6%)，而此貼現率亦反映資金成本。

根據已進行的評估，沒有對商譽的賬面值計提減值撥備的需要。

會計政策

商譽按成本減累計減值虧損列賬。出售公司的損益包括與所出售的公司有關的商譽的賬面值。商譽根據附註5內的減值會計政策每年作減值測試。商譽的減值虧損不予回撥。

10 附屬公司

千美元	本公司	
	2011年	2010年
非流動資產		
非上市投資，按成本列賬	631,836	227,736
流動資產		
應收附屬公司款項	1,078,579	1,584,210
流動負債		
應付附屬公司款項	(221,332)	(320,198)

應收及應付附屬公司款項為無抵押、免息及須按要求償還。

由於應收及應付附屬公司款項於短期內到期，因此該等資產及負債的賬面值與其公平值相若。

於2011年12月31日，本集團主要附屬公司的詳情列載於附註38。

會計政策－綜合賬目

附屬公司指由本集團有權控制其財務及營運政策的所有公司（包括特別功能機構），通常擁有其過半數投票權的股權。於評估本集團是否控制另一公司時，會考慮現時可行使或可轉換的潛在投票權及其影響。

附屬公司之財務報表自控制權轉讓予本集團之日起全面綜合計算，並自該控制權終止之日停止綜合計算。

本集團乃採用會計收購法為業務合併入賬。收購一家附屬公司的轉讓代價為所轉讓資產、所產生負債及集團所發行股權的公平值。所轉讓代價包括任何或然代價安排產生的資產或負債的公平值。收購相關成本於產生時支銷。於業務合併時所收購的可識別資產及所承擔的負債及或然負債，初始按收購日的公平值計量。

所轉讓代價、被收購人的任何非控制性權益金額及任何先前於被收購人的股權於收購日期的公平值超逾所收購可識別資產淨值的公平值的差額入賬列作商譽。倘其低於所收購附屬公司的資產淨值的公平值（在議價購買的情況下），則該差額會直接於損益表內確認。按逐項收購為基礎，本集團可按公平值或按非控制性權益應佔被收購公司可識別資產淨值，確認被收購公司的非控制性權益。

集團內公司間之交易以及所產生的結餘及未變現收益均予以對銷。除非該項交易有證據顯示所轉讓資產出現減值，否則未變現虧損亦會對銷。附屬公司的財務資料在需要時經已作修改，以確保與本集團採納的政策一致。

在本公司的資產負債表中，於附屬公司的投資均以成本減去減值虧損撥備列賬。成本經調整以反映因或然代價修訂產生的代價變動。成本亦包括投資的直接應佔費用。附屬公司的業績由本公司按已收及應收股息為基準入賬。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。

II 合資經營

(a) 於共同控制實體的權益

千美元	本集團	
	2011年	2010年
應佔資產淨值	40,220	50,987
借予一間共同控制實體的股本貸款(附註)	4,183	5,138
	44,403	56,125

附註：借予Seafuels Limited的股本貸款為無抵押、免息及並無固定還款期，且本集團不擬要求其於十二個月內償還。

本集團實際所佔共同控制實體的資產、負債、營業額及開支的分析載列如下：

千美元	本集團	
	2011年	2010年
資產		
非流動資產	57,151	66,569
流動資產	32,406	51,629
	89,557	118,198
負債		
長期負債	(23,400)	(18,798)
流動負債	(25,937)	(48,413)
	(49,337)	(67,211)
資產淨值	40,220	50,987
營業額	89,003	124,102
開支	(88,495)	(122,297)
應佔溢利	508	1,805

本集團於共同控制實體的權益並無任何或然負債，而共同控制實體本身亦無任何或然負債或承擔。

會計政策－共同控制實體

共同控制實體指本集團與其他方以契約安排共同控制的經濟活動。在此安排下，本集團及其他方均不能單方面控制其經濟活動。

於共同控制實體的權益採用權益會計法於綜合財務報表入賬，初步按成本確認。本集團於共同控制實體的權益包括於收購時確認之商譽(扣除任何累計減值虧損)。

本集團應佔其收購共同控制實體後的溢利或虧損於綜合損益表內確認，而其應佔收購後儲備則根據有關利潤分配比率於其他全面收益內確認。

本集團對向共同控制實體出售資產中，其他方應佔的盈虧部分確認入賬。本集團不確認本集團向共同控制實體購入資產而產生之應佔共同控制實體盈虧，除非其已將資產轉售予獨立人士。然而，若有關虧損證明流動資產的可變現淨值減少或出現減值虧損，交易虧損應即時確認。共同控制實體的財務資料在需要時經已作修改，以確保與本集團採納的政策一致。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。

II 合資經營(續)

(a) 於共同控制實體的權益(續)

於2011年12月31日，由本公司間接所持本集團的主要共同控制實體詳情如下：

公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及 繳足股本	擁有權/表決權/ 應佔溢利	主要業務
太平洋能源及基建服務分部：				
Offshore Marine Services Alliance Pty Ltd (「OMSA」)	澳洲	300股股份，每股1澳元	33 $\frac{1}{3}$ %/33 $\frac{1}{3}$ %/33 $\frac{1}{3}$ %	提供拖船物流服務
Seafuels Limited	紐西蘭	100股股份，每股1紐西蘭元	50%/50%/50%	持有及租賃添油船
Fujairah Bulk Shipping L.L.C.(「FBSL」)	阿聯酋	5,500股股份，每股 1,000阿聯酋迪拉姆	50%/50%/50%	粒料貿易及提供原料 供應及海運服務
太平洋滾裝貨船分部：				
Meridian Shipping Holdings Limited (前稱「Isis Shipping Limited」)	英格蘭及威爾斯	150股股份，每股1英鎊	50%/50%/50%	提供貨船管理服務
Meridian Shipping Limited (前稱「Isis RoRo Management Limited」) (「Meridian Shipping」)	英格蘭及威爾斯	1股股份，每股1英鎊	50%/50%/50%	提供貨船管理服務
Meridian Marine Management Limited (「Meridian Marine」)	英格蘭及威爾斯	1,002股股份，每股1英鎊	50%/50%/50%	提供貨船管理服務
其他：				
南京港龍潭天宇碼頭有限公司 (「龍潭天宇」) ¹	中國	人民幣472,727,273元 (註冊資本)	45%/50%/45%	碼頭經營

¹ 該共同控制實體為於中國成立的中外合作合營公司。

11 合資經營(續)

(b) 共同控制業務

本集團於2011年與第三方訂立契約平均分佔一艘貨船租賃的經營盈虧(共同控制業務)。本集團於共同控制業務的權益中確認之收入及開支如下：

千美元	本集團	
	2011年	2010年
包含在營業額內的租金收入	2,933	-
包含在直接開支內的租金開支	(2,155)	-
	778	-

會計政策－共同控制業務

共同控制業務指一種契約安排，根據此安排，本集團及其他方結合其經營業務、資源和技術專長以進行一項經濟活動，每一方在該經濟活動中均可分享收入並需分擔開支，而有關係額乃根據契約安排釐定。

與共同控制業務有關而本集團所控制的資產及所產生的負債，按應計法及根據其性質計入綜合資產負債表。與共同控制業務有關而本集團產生的開支及本集團應佔的收入，確認於綜合損益表。

12 於聯營公司的投資

千美元	本集團	
	2011年	2010年
應佔資產淨值	2,955	2,575
借予一間聯營公司的股本貸款(附註)	1,456	1,523
	4,411	4,098

附註：借予聯營公司Muchalat Industries Limited的股本貸款為無抵押、免息及並無固定還款期，且本集團不擬要求其於十二個月內償還。

12 於聯營公司的投資(續)

本集團實際所佔聯營公司的資產、負債、營業額及開支的分析載列如下：

千美元	本集團	
	2011年	2010年
資產		
非流動資產	4,455	3,447
流動資產	3,170	886
負債	7,625	4,333
長期負債	(1,975)	(76)
流動負債	(2,695)	(1,682)
資產淨值	(4,670)	(1,758)
營業額	728	770
開支	(10,720)	(962)
應佔溢利	(9,992)	(192)

會計政策－聯營公司

聯營公司指所有本集團對其有重大影響力而無控制權的公司，通常附帶持有於20%至50%投票權的股權。

於聯營公司之投資以權益會計法於綜合財務報表入賬，初始以成本確認。本集團於聯營公司的投資包括於收購時確認之商譽(扣除任何累計減值虧損)。

本集團應佔收購聯營公司後的溢利或虧損於綜合損益表內確認，而應佔收購後儲備的變動則根據有關利潤分配比率於其他全面收益內確認。投資賬面值會根據收購後之累計變動而作出調整。如本集團應佔一間聯營公司之虧損等於或超過其該聯營公司之權益(包括任何其他無抵押應收款項)，本集團不會確認進一步虧損，除非本集團已代聯營公司承擔責任或作出付款。

本集團與其聯營公司進行交易的未變現收益，按本集團於聯營公司之權益對銷。除非交易顯示被轉讓資產出現減值證據，否則交易未變現虧損亦予以對銷。聯營公司的財務資料在需要時經已作修改，以確保與本集團採納的政策一致。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。

於2011年12月31日，本公司間接持有本集團的主要聯營公司詳情如下：

公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及 繳足股本	擁有權/表決權/ 應佔溢利	主要業務
太平洋能源及基建服務分部： Muchalat Industries Limited	加拿大 英屬哥倫比亞省	120股A類普通股股份， 每股1加元	44.2%/44.2%/44.2%	經營Gold River 海運碼頭
太平洋滾裝貨船分部： NGB Express Lines S.A.P.I. de C.V.	墨西哥	9,959,889股系列IIB類股份， 每股1墨西哥比索	37.1%/39%/37.1%	提供貨運服務

13 可供出售財務資產

本集團

千美元	級別一	2011年 級別三	總計	級別一	2010年 級別三	總計
上市股票證券(附註a)	9,786	-	9,786	72,176	-	72,176
非上市股票證券(附註b)	-	1,747	1,747	-	2,300	2,300
	9,786	1,747	11,533	72,176	2,300	74,476

可供出售財務資產以美元列值。

(a) 指本集團於Greka Drilling Limited (2010年：Green Dragon Gas Limited) (兩者均為於倫敦證券交易所另類投資市場上市之公司) 之投資。

(b) 指本集團於非上市可再生能源股票基金之投資。

以上可供出售財務資產乃按估值方法進行分析。有關級別界定如下：

公平值級別

- 級別一：相同資產或負債在交投活躍市場之報價(未經調整)。
- 級別二：除了級別一內之報價外，該資產或負債之輸入值，可直接地(即例如價格)或間接地(即源自價格)被觀察。
- 級別三：資產或負債之輸入值並非依據可觀察之市場數據(即非可觀察輸入)。

截至2011年12月31日止年度級別三之金融工具(非上市股票證券)變動如下：

千美元	2011年	2010年
於1月1日	2,300	4,203
增加	2,378	168
資本回報	(1,954)	(2,071)
減值支出	(977)	-
於12月31日	1,747	2,300

會計政策－可供出售財務資產

可供出售財務資產為被指定為此類別或並無分類為任何其他財務資產類別的非衍生工具。除非管理層計劃於結算日起計十二個月內出售有關投資，否則此等資產將計入非流動資產內。

此類別的資產最初按公平值加上交易成本確認，其後按公平值列賬。產生自公平值變動的收益及虧損於其他全面收益中確認。

若劃分為可供出售的證券已出售或減值，於權益中確認的累計公平值調整將撥回損益表。

可供出售證券利用實際利息法計算的利息在損益表內確認為財務收入。至於來自可供出售股票工具的股息，當本集團得到有關款項的權利確定時，在損益表內確認為其他收入的部分。

有報價投資的公平值乃按現時買入價計算。倘若某財務資產之市場並不活躍(同時適用於非上市證券)，本集團會採用適當的估值方法釐定公平值，包括採用近期按公平原則進行之交易，參考其他大致相同之工具，以及現金流量折現分析。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。

14 衍生資產及負債

衍生資產及負債乃按估值方法進行分析。有關各級別的定義，請參閱附註13「公平值級別」。

千美元	本集團					
	級別一	2011年 級別二	總計	級別一	2010年 級別二	總計
衍生資產						
現金流量對沖						
利率掉期合約(附註a(i))	-	-	-	-	184	184
不符合對沖會計處理方法的衍生資產						
燃料掉期合約(附註b)	-	5,262	5,262	-	5,484	5,484
貨運期貨協議(附註c)	402	-	402	3,070	-	3,070
總額	402	5,262	5,664	3,070	5,668	8,738
減：下列之非流動部分						
燃料掉期合約(附註b)	-	(361)	(361)	-	(1,488)	(1,488)
利率掉期合約(附註a(i))	-	-	-	-	(184)	(184)
非流動部分	-	(361)	(361)	-	(1,672)	(1,672)
流動部分	402	4,901	5,303	3,070	3,996	7,066
衍生負債						
現金流量對沖						
利率掉期合約(附註a(i))	-	11,278	11,278	-	7,483	7,483
遠期外匯合約(附註d)	-	154	154	-	534	534
不符合對沖會計處理方法的衍生負債						
利率掉期合約(附註a(ii))	-	7,355	7,355	-	5,971	5,971
燃料掉期合約(附註b)	-	1,374	1,374	-	437	437
貨運期貨協議(附註c)	700	-	700	4,268	-	4,268
總額	700	20,161	20,861	4,268	14,425	18,693
減：下列之非流動部分						
利率掉期合約(附註a(i))	-	(11,278)	(11,278)	-	(7,483)	(7,483)
利率掉期合約(附註a(ii))	-	(7,355)	(7,355)	-	(5,971)	(5,971)
燃料掉期合約(附註b)	-	(776)	(776)	-	(35)	(35)
遠期外匯合約(附註d)	-	(154)	(154)	-	(534)	(534)
貨運期貨協議(附註c)	-	-	-	(698)	-	(698)
非流動部分	-	(19,563)	(19,563)	(698)	(14,023)	(14,721)
流動部分	700	598	1,298	3,570	402	3,972

14 衍生資產及負債(續)

本集團面對租金、燃料價格、利率以及匯率波動的風險。本集團透過以下金融工具管理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。

在本集團持有的衍生資產及負債中，利率掉期合約及燃料掉期合約的公平值乃根據於結算日由交易商所報的市價計算。貨運期貨協議乃通過結算所進行交易，其公平值採用結算日的遠期運費釐定。遠期外匯合約的公平值使用結算日的遠期貨幣市場匯率計算。其餘衍生資產及負債為場外衍生金融工具，並非於活躍市場買賣。

(a) 利率掉期合約

本集團擁有浮動利率銀行借貸。為對沖銀行借貸的利率波動，本集團與銀行訂立利率掉期合約以管理三個月及六個月倫敦銀行同業拆息浮動利率風險，以及三個月澳洲金融市場協會銀行券參考利率浮動利率風險。

(i) 符合對沖會計法為現金流量對沖的利率掉期合約

生效日期	名義金額	掉期詳情	屆滿日期
2007年1月2日	20,000,000美元	六個月倫敦銀行同業拆息浮動利率掉期定息年利率約5.6%	合約將於2017年1月屆滿
2009年3月31日	100,000,000美元	三個月倫敦銀行同業拆息浮動利率掉期定息年利率約2.9%至3.0%	合約將於2016年3月止期內屆滿
2009年6月30日	19,000,000澳元	三個月澳洲金融市場協會銀行券參考利率浮動利率掉期定息年利率約5.2%	合約將於2013年6月屆滿
2010年5月4日	9,000,000澳元	三個月澳洲金融市場協會銀行券參考利率浮動利率掉期定息年利率約4.8%	合約將於2012年5月屆滿

14 衍生資產及負債(續)

(a) 利率掉期合約(續)

(ii) 不符合對沖會計法的利率掉期合約

由2007年1月2日起生效，名義金額為40,000,000美元，只要六個月浮動利率倫敦銀行同業拆息保持低於商定的上限水平6.0%，則以六個月浮動利率倫敦銀行同業拆息掉期定息年利率約5.0%。倘現行六個月浮動利率倫敦銀行同業拆息超過6.0%，則該定息轉為六個月定期折讓浮動利率(折讓約1.0%)。倘隨後六個月浮動利率倫敦銀行同業拆息跌至低於6.0%，則轉回定息。該合約將於2017年1月屆滿。

敏感度分析：

當所有其他變數維持不變，倘若本集團於結算日持有的按浮動利率計息之現金淨額(包括現金及現金等價物扣除無對沖的銀行貸款)之平均利率上升/下跌50個基點，則本集團之除稅後溢利及權益估計將因此增加/減少約2,600,000美元(2010年：3,000,000美元)。

(b) 燃料掉期合約

本集團訂立燃料掉期合約以管理與本集團長期貨運合約承擔有關之燃料價格波動的風險。

於2011年12月31日，本集團擁有尚未履行之燃料掉期合約，購買約140,000公噸(2010年：133,000公噸)燃料。有關合約將於2016年6月(2010年：2016年6月)止期內屆滿。

敏感度分析：

當所有其他變數維持不變，倘若本集團於結算日所持有的燃料掉期合約的平均遠期燃料費上升/下跌10%，本集團的除稅後溢利及權益估計增加/減少約8,300,000美元(2010年：6,800,000美元)。日後燃料價格的變動將反映於貨船的最終經營業績，其將抵銷上述有關於本集團的除稅後溢利及權益的增加/減少。

(c) 貨運期貨協議

本集團訂立貨運期貨協議，作為管理其小靈便型及大靈便型乾散貨船噸位及貨物風險的方法。

於2011年12月31日，本集團擁有尚未履行之貨運期貨協議如下：

合約類型	指數	數量(日)	合約每日價格	至以下時間屆滿
2011年				
買入	BSI	360	11,925美元至12,700美元	2012年12月
賣出	BSI	360	12,000美元至12,750美元	2012年12月
買入	BHI	270	9,000美元至9,550美元	2012年12月
2010年				
買入	BSI	810	16,000美元至21,750美元	2011年12月
賣出	BSI	1,050	12,000美元至21,500美元	2012年12月
買入	BHI	360	11,750美元至14,000美元	2011年12月
賣出	BHI	270	14,000美元至15,000美元	2011年12月

附註：「BSI」指「波羅的海超靈便型乾散貨船指數」，而「BHI」指「波羅的海小靈便型乾散貨船指數」。

敏感度分析：

當所有其他變數維持不變，倘若本集團於結算日持有的貨運期貨協議合約當中的平均遠期貨運租金上升/下跌20%，則本集團的除稅後溢利及權益估計將因此增加/減少約500,000美元(2010年：600,000美元)。日後之租金變動將於貨船的最終營運收益反映出來，並將抵銷上述有關於本集團除稅後溢利及權益的增加/減少。

14 衍生資產及負債(續)

(d) 遠期外匯合約

本集團持有以丹麥克朗計值的長期銀行借貸，到期日為2023年2月。為對沖外匯的潛在波動風險，本集團訂立年期配合該等長期銀行借貸的償還時間表的遠期外匯合約。該等遠期外匯合約符合現金流量對沖的對沖會計處理方法。

於2011年12月31日，本集團擁有與銀行訂立的未完成遠期外匯合約，以購買約615,800,000丹麥克朗(2010年：307,900,000丹麥克朗)，並同時出售約82,700,000歐元(2010年：41,400,000歐元)。此等合約將於2023年2月止期內屆滿。

敏感度分析：

當所有其他變數維持不變，倘若非功能貨幣項目的貨幣兌美元轉弱／轉強3%，則本集團主要因換算以澳元或歐元列值之現金及存款而帶來對除稅後溢利及權益將減少／增加2,700,000美元(2010年：800,000美元)。

截至2011年12月31日止年度，本集團確認金融工具收入淨額為8,300,000美元，列示如下：

百萬美元	已變現	未變現	2011年	2010年
收入				
貨運期貨協議	4.7	4.6	9.3	29.8
燃料掉期合約	17.8	3.3	21.1	12.9
利率掉期合約	—	—	—	—
	22.5	7.9	30.4	42.7
開支				
貨運期貨協議	(5.3)	(3.7)	(9.0)	(36.6)
燃料掉期合約	(1.8)	(4.4)	(6.2)	(15.1)
利率掉期合約	(5.5)	(1.4)	(6.9)	(6.3)
	(12.6)	(9.5)	(22.1)	(58.0)
淨額				
貨運期貨協議	(0.6)	0.9	0.3	(6.8)
燃料掉期合約	16.0	(1.1)	14.9	(2.2)
利率掉期合約	(5.5)	(1.4)	(6.9)	(6.3)
	9.9	(1.6)	8.3	(15.3)

呈列於分部資料：		呈列於財務報表：	
營業額	<ul style="list-style-type: none"> • 年內完成合約的現金結算 • 於分部業績內反映 	<ul style="list-style-type: none"> • 於未來年度結算的合約 • 逆轉年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 	營業額
燃料及港口開銷			燃料及港口開銷
直接開支			直接開支
其他收入			其他收入
其他開支			其他開支
財務開支		財務開支	
↓		↓	年內溢利

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2011年產生未變現非現金淨開支1,600,000美元(2010年：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年度發生。

14 衍生資產及負債(續)

會計政策一

按公平值列賬及於損益表處理之財務資產

按公平值列賬及於損益表處理之財務資產乃持有作買賣之財務資產。倘若購入財務資產之主要目的是用作短期內出售，即歸入此類。除非衍生工具被指定為對沖工具，否則歸類為持作買賣用途。衍生工具乃根據其結算日歸類為流動及非流動資產。

按公平值列賬及於損益表處理之財務資產最初按公平值確認，交易成本在損益表內扣除，並其後按公平值重新計量。產生自公平值變動的收益或虧損於其產生的期間內計入其他收入或其他支出。來自按公平值列賬及於損益表處理之財務資產的股息收入，當本集團得到有關款項的權利時，在損益表內確認為其他收入的部分。

於現金流量表內，持有作買賣之財務資產乃於「經營業務」項內呈列為營運資金變動的部分。

衍生金融工具及對沖活動

確認衍生金融工具公平值變動導致收益或虧損之方法乃取決於衍生工具是否指定作對沖工具，及倘其指定為對沖工具，則取決於對沖項目的性質。本集團指定若干衍生工具作為現金流量對沖。

本集團於訂立交易時，就對沖工具及對沖項目的關係、其風險管理目標及進行多項對沖交易時所採取的策略作文件記錄。本集團亦於訂立對沖交易時及按持續基準評估及記錄該用於對沖交易的衍生工具是否高度有效地抵銷公平值或對沖項目現金流量的變動。

倘一項對沖項目的到期日為結算日十二個月後，該對沖活動的全部公平值將計入為非流動資產或負債。用作買賣的衍生工具則計入為流動資產或負債。

(i) 現金流量對沖

當衍生工具獲指定及符合資格作為現金流量對沖，其有對沖效果部分的公平值變動將在其他全面收益內確認。其無對沖效果部分的收益或虧損則即時在損益表中確認於其他收入及開支內。

累計於權益內的金額，將於相關對沖項目對損益產生影響期間撥回損益表。然而，倘被對沖的預期交易導致確認一項非財務資產或一項負債，則以往在權益中包含的遞延收益及虧損會自權益轉出，並列入有關資產或負債成本的初次計算數額。與物業、機器及設備相關的遞延金額最終將於折舊中確認。

倘對沖工具到期或被出售，或倘對沖不再符合對沖會計標準，則當時存在於權益內的任何累計收益或虧損仍歸屬權益，並於預期交易最終於損益表內確認時撥回。倘預期交易被認為不再發生，列作權益的累計收益或虧損則即時撥入損益表。

於2011年12月31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。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。

14 衍生資產及負債(續)

衍生金融工具及對沖活動(續)

(ii) 不符合對沖會計法的衍生工具

不符合對沖會計法的衍生工具乃依照按公平值列賬及於損益表處理的財務資產及負債入賬。此等衍生工具的公平值變動會即時在損益表中確認。

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。

15 應收貿易賬款及其他應收款項

千美元	本集團	
	2011年	2010年
非流動應收款項		
融資租賃應收款項－總額	5,392	7,706
減：未賺取融資租賃收入	(217)	(914)
融資租賃應收款項－淨額(附註b)	5,175	6,792
流動應收款項		
融資租賃應收款項－總額	2,315	2,309
減：未賺取融資租賃收入	(697)	(869)
融資租賃應收款項－淨額(附註b)	1,618	1,440
應收貿易賬款－總額	45,628	31,052
減：減值撥備	(615)	(3,003)
應收貿易賬款－淨額(附註c)	45,013	28,049
其他應收款項	34,302	46,487
預付款項	17,837	16,548
應收共同控制實體款項(附註a)	2,340	12,785
借予一間共同控制實體的貸款(附註a)	—	6,135
	101,110	111,444

由於應收貿易賬款及其他應收款項於短期內到期，因此該等資產的賬面值與其公平值相若。

應收貿易賬款及其他應收款項主要以美元計值。

15 應收貿易賬款及其他應收款項(續)

會計政策－應收貸款、應收貿易賬款及其他應收款項

貸款及應收款項為有固定或可確定付款額且沒有在活躍市場報價的非衍生工具財務資產。此等款項列入流動資產，惟不包括到期日為結算日起計十二個月後的資產，該等資產會列作非流動資產。於資產負債表中的應收貿易賬款及其他應收款項計入貸款及應收款項。

貸款及應收款項最初按公平值(加上已產生的交易成本)確認。貸款及應收款項其後按攤銷成本運用實際利息法列賬。

應收貿易賬款主要包括應收運費及租賃貨船租金，初始時按公平值確認，其後則用實際利息法按攤銷成本計算，並扣除減值撥備。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。

(a) 應收共同控制實體OMSA及Seafuels Limited的款項為無抵押、免息及須按要求償還。

(b) 融資租賃應收款項

於2011年及2010年12月31日，本集團以融資租賃租出一艘貨船。根據該租賃的條款，承租人有責任於租賃期終結時購買該貨船。

於2011年12月31日，來自融資租賃的應收款項總額、未賺取融資租賃收入及應收款項淨額如下：

千美元	本集團	
	2011年	2010年
融資租賃應收款項總額		
一年以內	2,315	2,308
第二年	5,392	2,315
第三至第五年	—	5,392
	7,707	10,015
減：未賺取的未來融資租賃收入	(914)	(1,783)
	6,793	8,232
融資租賃應收款項淨額		
一年以內	1,618	1,440
第二年	5,175	1,618
第三至第五年	—	5,174
	6,793	8,232
融資租賃應收款項的實際利率	11.3%	11.3%

15 應收貿易賬款及其他應收款項(續)

會計政策－融資租賃：本集團為出租人

當承租人承擔資產擁有權的絕大部分風險及回報時，即融資租賃發生。

當資產按融資租賃出租，租賃款項的現值乃確認為一項應收款項。應收款項的總額與其現值的差額確認為未賺取融資租賃利息收入。租賃利息收入於租賃年期採用投資淨額法予以確認，以反映固定的定期回報率。

關鍵會計估計及判斷－租賃分類

本集團按照香港會計準則第17號「租賃」的精神、意向及應用，把其租賃分類為融資租賃或經營租賃。

管理層於評估租賃的分類時，會因應訂立租賃時的市況、租賃的年期及行使租賃隨附的購買權(如有)的可能性而決定。如根據租賃條款於租賃期滿將轉讓該等資產的擁有權予本集團，或租賃隨附的購買權(如有)有足夠吸引力可獲合理行使，管理層會將其列為融資租賃。

(c) 應收貿易賬款

於2011年12月31日，應收貿易賬款淨額的賬齡分析如下：

千美元	本集團	
	2011年	2010年
30日或以下	31,371	19,536
31－60日	8,212	4,280
61－90日	2,069	1,164
90日以上	3,361	3,069
	45,013	28,049

應收貿易賬款減值撥備的變動如下：

千美元	本集團	
	2011年	2010年
於1月1日	3,003	1,548
應收賬款減值撥備	1,135	1,659
年內撇銷未能收回的應收賬款	(1,768)	(204)
未動用金額撥回	(1,755)	—
於12月31日	615	3,003

15 應收貿易賬款及其他應收款項(續)**信貸政策**

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。

本集團擁有大量國際客戶，因此其應收貿易賬款的信貸風險並不集中。

於2011年及2010年12月31日，應收貿易賬款淨額全部已逾期但沒有客戶預期將面對重大的財政困難，因此無減值的需要。而應收貿易賬款及其他應收款項內的所有其他項目則沒有包含逾期或減值資產。

16 現金及存款

千美元	本集團		本公司	
	2011年	2010年	2011年	2010年
銀行及庫存現金	114,458	226,191	13	13
短期銀行存款	503,763	427,246	-	-
應收票據	-	50,000	-	-
現金及存款－總額	618,221	703,437	13	13
列入非流動資產的有限制銀行存款	(8,566)	(10,280)	-	-
列入流動資產的有限制銀行存款	(11,154)	(3,421)	-	-
有限制現金及存款(附註)	(19,720)	(13,701)	-	-
現金及存款－淨額	598,501	689,736	13	13
應收票據	-	(50,000)	-	-
現金及現金等價物	598,501	639,736	13	13
年末存款實際利率	1.96%	1.55%	-	-
銀行存款剩餘平均到期時間	95日	100日	-	-

附註：該等結餘作為銀行就若干履約擔保及銀行貸款持有之抵押。

現金及存款主要以美元列值，由於該等資產於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

會計政策－現金及現金等價物

現金及現金等價物包括庫存現金、銀行存款以及原到期日為三個月或以下的其他短期高流動性投資。

17 其他非流動資產

千美元	本集團	
	2011年	2010年
添置貨船之預付款項	4,400	–

其他非流動資產乃以美元計值。有關減值的會計政策，請參閱附註5。

18 存貨

千美元	本集團	
	2011年	2010年
燃料	62,308	36,246
潤滑油	4,565	3,665
	66,873	39,911

會計政策

存貨在成本與管理層所估計的可變現淨值兩者中，取較低者列賬。成本乃根據先入先出法計算。

19 結構性票據

結構性票據分類為按公平值列賬及於損益表處理之財務資產，有關會計政策請參閱附註14。

於2011年12月31日的公平值乃根據香港財務報告準則第7號：「金融工具：披露」所界定的公平值架構級別計量為級別三。有關各級別的定義，請參閱附註13「公平值級別」。截至2011年12月31日止年度的變動如下：

千美元	本集團	
	2011年	2010年
增加	43,301	–
出售	(30,356)	–
公平值虧損	(32)	–
於12月31日	12,913	–

20 應付貿易賬款及其他應付款項

千美元	本集團	
	2011年	2010年
應付貿易賬款	51,600	33,676
計提費用及其他應付款項	61,309	56,471
預收賬款	28,085	27,215
應付共同控制實體款項(無抵押、免息及須按要求償還)	3,804	9,886
	144,798	127,248

20 應付貿易賬款及其他應付款項(續)

於2011年12月31日，應付貿易賬款的賬齡分析如下：

千美元	本集團	
	2011年	2010年
30日以下	45,314	27,414
31-60日	201	859
61-90日	75	272
90日以上	6,010	5,131
	51,600	33,676

由於應付貿易賬款及其他應付款項於短期內到期，因此該等負債的賬面值與其公平值相若。

應付貿易賬款及其他應付款項主要以美元計值。

會計政策－應付貿易賬款

應付貿易賬款主要包括應付運費及租賃貨船租金，最初乃按公平值確認，其後則以實際利率法按攤銷成本列賬。

21 長期借貸

千美元	本集團	
	2011年	2010年
非流動		
融資租賃負債(附註a)	151,432	168,482
有抵押銀行貸款(附註b)	357,297	325,646
可換股債券(附註c)	204,987	199,642
	713,716	693,770
流動		
融資租賃負債(附註a)	17,050	15,976
有抵押銀行貸款(附註b)	48,273	43,350
可換股債券(附註d)	—	106,370
	65,323	165,696
長期借貸總額	779,039	859,466

長期借貸的公平值乃使用本集團於同類金融工具享有的當時市場利率將日後合約現金流量折現而估計。

長期借貸主要以美元計值。

21 長期借貸(續)

會計政策－借貸

借貸最初乃按公平值(扣除已產生的交易成本)確認。借貸其後按攤銷成本列賬，如扣除交易成本之後的所得款項和贖回價值出現差額，則於借貸期內以實際利息法在損益表內確認。

除非本集團具備無條件權利遞延清償負債的期限至結算日後最少十二個月，否則借貸乃分類為流動負債。

(a) 融資租賃負債

於2011年12月31日，本集團根據融資租賃租入若干貨船。根據該等租賃的條款，本集團有權於租賃期內任何時間購買該等貨船。由於倘出現違約情況，租賃貨船的權利將轉歸出租人，故租賃負債實際上已獲得擔保。

於2011年12月31日，融資租賃下的總負債、未來融資開支及負債淨額如下：

千美元	本集團	
	2011年	2010年
融資租賃的總負債		
一年以內	28,096	28,105
第二年	28,086	28,096
第三至第五年	113,617	130,899
第五年以後	39,036	49,839
	208,835	236,939
減：融資租賃的未來融資開支	(40,353)	(52,481)
	168,482	184,458
融資租賃應付款項的平均實際利率	6.8%	6.8%

千美元	本集團	
	2011年	2010年
融資租賃的負債淨額		
一年以內	17,050	15,976
第二年	18,286	17,049
第三至第五年	96,057	106,425
第五年以後	37,089	45,008
	168,482	184,458
融資租賃負債的公平值	172,952	191,667

21 長期借貸(續)

會計政策－融資租賃：本集團為承租人

由承租人承擔資產擁有權的絕大部分風險及回報的租賃，皆分類為融資租賃。

倘本集團為承租人，則融資租賃資產的價值乃在租賃開始時按租賃資產的公平值與最低租賃付款的現值較低者列賬。每項租賃付款會被分配至負債及財務費用，以就未償還之負債餘額達至固定之利率。融資租賃負債乃計入流動及非流動借貸。財務費用在有關租賃年期於損益表中支銷，以固定每個期間對負債餘額的穩定利息率。以融資租賃方式入賬的資產根據其估計可使用年期或租賃期(以較短者為準)予以折舊。

(b) 有抵押銀行貸款

於2011年12月31日的銀行貸款以下列各項作抵押：

- i) 若干賬面淨值為548,532,000美元(2010年：493,624,000美元)自有貨船的按揭(附註6)；
- ii) 貨船盈利及保險補償的轉讓；
- iii) 從事拖船業務的若干本集團附屬公司的全部資產的固定及浮動擔保；及
- iv) 無現金及存款(2010年：5,323,000美元)。

本集團銀行貸款的還款期如下：

千美元	本集團	
	2011年	2010年
一年以內	48,273	43,350
第二年	49,065	42,650
第三至第五年	230,330	227,531
第五年以後	77,902	55,465
	405,570	368,996
銀行貸款的平均實際利率(對沖前)	2.6%	2.5%

(c) 可換股債券－2016年到期票息1.75%可換股債券

發行規模	230,000,000美元
發行日期	2010年4月12日
到期日	2016年4月12日(發行起計六年)
票息－現金成本	年利率1.75%，須每半年期末於4月12日及10月12日支付
自損益表扣除的實際利率	4.70%
贖回價	100%
轉換為股份的換股價	7.35港元(自2011年8月16日生效)(附註)
由債券持有人選擇轉換	i) 直至2014年1月11日止，持有人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%方可進行轉換。 ii) 於2014年1月11日以後，持有人則不受溢價限制換股。
債券持有人認沽日期及價格	於2014年4月12日(發行起計四年)，每名債券持有人將有權要求本集團按本金額的100%贖回全部或部分債券。
發行人認購日期及價格	於2014年4月12日或之後，倘本公司股份的收市價已連續三十个交易日達到當時換股價最少溢價30%，則本集團可按相等於本金額100%的贖回價贖回全部債券。

附註：換股價需根據預先釐定的調整因素，就本公司所派付的現金股息而被調整。該調整於股份除息後首個買賣日生效。

21 長期借貸(續)

(d) 可換股債券－2013年到期票息3.3%可換股債券

面值總額為80,900,000美元的票息3.3%可換股債券已於2011年2月1日按其本金額100%被贖回及註銷。本集團於2011年2月1日行使其認購期權以贖回餘下面值為24,300,000美元的未被贖回債券。該等餘下未被贖回債券已於2011年3月4日予以贖回及註銷，據此悉數註銷票息3.3%可換股債券。

會計政策－可換股債券

可換股債券按i)負債部分及ii)權益部分的總和入賬。

於初步確認時，可換股債券之負債部分的公平值乃利用等價的非可換股債券之市場利率釐定。所得款項的餘額分配至換股權作為權益部分，並在其他全面收益中確認列賬。

與發行可換股債券相關的交易成本按負債及權益部分所佔所得款項的比例分配。負債部分其後按攤銷成本使用實際利率法計算，直至可換股債券被兌換或到期而消除為止。

22 有償契約撥備

千美元	本集團	
	2011年	2010年
於1月1日	2,031	2,031
年內撥備	-	-
年內撥回	-	-
年內動用	(2,031)	-
於12月31日	-	2,031
撥備分析		
流動	-	2,031
非流動	-	-
	-	2,031

關鍵會計估計及判斷－有償契約撥備

當履行合約之責任產生不可避免之成本超出預期根據合約獲得之經濟利益時，確認有償契約撥備。本集團以船隊為基準，按貨船類型，計算根據租賃收入總額及預期就租賃契約賺取之運費與本集團有責任就租賃合約之餘下租期支出之日後租賃款項之間之差額，以確認為與本集團之期租賃船相關之不可撤銷營運租賃契約之撥備。

預期租賃收入及運費乃根據(a)按現時已訂約的貨運合約而得出的已訂約營業額，再加上(b)管理層預期於未訂約期間通過參考近期市場實際租金、貨運期貨協議之近期交易情況以及於本報告日其他相關市場資料而得出的預測而成。

倘所有其他可變因素保持不變，若估計運費於未來三年較管理層估計減少15%，則於下一年度有償契約撥備將增加1,400,000美元。倘估計運費增加15%，則撥備將維持不變。

23 股本

	2011年		2010年	
	每股面值 0.1美元之 股份數目	千美元	每股面值 0.1美元之 股份數目	千美元
法定	3,600,000,000	360,000	3,600,000,000	360,000
已發行及繳足				
於1月1日	1,931,641,305	193,164	1,927,078,305	192,708
於行使認股權時發行的股份(附註a)	-	-	778,000	78
長期獎勵計劃受託人購入的股份(附註b)	(2,561,000)	(1,477)	(1,698,000)	(1,294)
於授出有限制股份獎勵後轉予僱員之股份 (附註b)	3,167,000	1,538	4,192,000	1,543
於授出有限制股份獎勵後發行及 轉予僱員之股份(附註b)	4,699,000	470	2,254,000	225
於有限制股份獎勵失效後回撥至 受託人之股份(附註b)	(370,000)	(37)	(963,000)	(96)
於12月31日	1,936,576,305	193,658	1,931,641,305	193,164

(a) 認股權

根據本公司之長期獎勵計劃，55,500,000份認股權已於2004年7月14日授出予董事、高級管理層及若干僱員，該等認股權可按每股2.5港元的價格予以行使，並於2007年7月14日全數歸屬及將於2014年7月14日到期。於本年度，尚未行使認股權之變動及其相關之加權平均行使價如下：

	2011年		2010年	
	每股平均 行使價 港元	認股權 數目 千份	每股平均 行使價 港元	認股權 數目 千份
於1月1日	2.5	400	2.50	1,178
已行使(附註)	-	-	2.50	(778)
於12月31日	2.5	400	2.50	400

附註：於2010年，本公司股份於行使時之相關加權平均價格為每股5.36港元。

於2011年及2010年12月31日，所有尚未行使的認股權可予以行使。

23 股本 (續)

(b) 有限制股份獎勵

根據本公司之長期獎勵計劃，有限制股份獎勵已授出予董事、高級管理層及若干僱員。長期獎勵計劃根據香港財務報告準則被視為本公司之特別功能機構。

合共7,456,000股、206,000股及204,000股(2010年：6,446,000股)有限制股份獎勵已分別於2011年5月20日、2011年11月4日及2011年12月30日授出並轉讓給若干僱員，其中：

- (i) 2,561,000股(2010年：1,698,000股)股份乃由長期獎勵計劃的受託人於聯交所以總成本1,477,000美元(2010年：1,294,000美元)購入；
- (ii) 4,699,000股(2010年：2,254,000股)股份乃由本公司以每股面值0.10美元發行；及
- (iii) 606,000股(2010年：2,494,000股)股份自受託人所持有的股份轉讓。

有限制股份獎勵於授出日期的市值相當於該等股份的公平值。因以上股份轉讓，引致股本與僱員福利儲備之間的變動分別為1,477,000美元、470,000美元及61,000美元(2010年：1,294,000美元、225,000美元及249,000美元)。先前轉讓給若干僱員之370,000股(2010年：963,000股)股份已失效，金額為37,000美元(2010年：96,000美元)。於2011年12月31日，餘下814股股份(2010年：236,814股股份)由受託人持有，金額為100美元(2010年：24,000美元)，並已記入股本的借方。

未歸屬有限制股份獎勵的歸屬期間及授出日期如下：

授出日期	未歸屬股份 獎勵數目	歸屬期間		
		2012年 7月14日	2013年 7月14日	2014年 7月14日
2009年6月9日	7,103,000	7,103,000	—	—
2010年5月14日	5,811,000	185,000	5,626,000	—
2011年11月4日	138,000	68,000	70,000	—
2011年5月20日	7,330,000	317,000	317,000	6,696,000
2011年12月30日	136,000	68,000	68,000	—
	20,518,000	7,741,000	6,081,000	6,696,000

有關年內未歸屬有限制股份獎勵的變動，請參閱「董事會報告」中「股本」分節(P.79)。

會計政策

普通股歸類為權益。因發行新股份或認股權而增加的直接成本於權益中列為所得款項的扣減項目。

倘任何集團公司購買本公司的權益股本，所支付的代價(包括任何增加的直接成本(扣除所得稅))自權益中扣除，直至股份被註銷、重新發行或出售為止。倘有關股份其後被售出或重新發行，則所收取的任何代價(扣除任何增加的直接交易成本及有關的所得稅)計入權益內。

24 儲備

千美元	本集團							小計	保留溢利	總計
	其他儲備									
	股份 ^(a) 溢價	合併 ^(b) 儲備	可換股 債券儲備	僱員 福利儲備	對沖 儲備	投資估值 儲備	匯兌 儲備			
於2011年1月1日	594,727	(56,606)	41,409	2,362	(7,834)	44,000	12,860	630,918	720,809	1,351,727
出售可供出售財務資產時 從投資估值儲備之撥回	-	-	-	-	-	(60,502)	-	(60,502)	-	(60,502)
可供出售財務資產之公平值收益	-	-	-	-	-	22,884	-	22,884	-	22,884
自損益表扣除的可供出售 財務資產減值	-	-	-	-	-	910	-	910	-	910
現金流量對沖										
- 公平值收益	-	-	-	-	(7,196)	-	-	(7,196)	-	(7,196)
- 轉撥至綜合損益表之財務開支	-	-	-	-	3,598	-	-	3,598	-	3,598
匯兌差額	-	-	-	-	-	-	(953)	(953)	-	(953)
股東應佔溢利	-	-	-	-	-	-	-	-	31,982	31,982
以股權支付的補償(見薪酬報告)	-	-	-	4,213	-	-	-	4,213	-	4,213
購回及註銷可換股債券時 取消確認權益部分 (附註21(d))	-	-	(9,107)	-	-	-	-	(9,107)	9,107	-
股份悉數歸屬	2,397	-	-	(2,397)	-	-	-	-	-	-
於授出及有限制股份獎勵 失效後股份轉變(附註23(b))	-	-	-	(1,971)	-	-	-	(1,971)	-	(1,971)
已付股息(附註29)	-	-	-	-	-	-	-	-	(53,435)	(53,435)
於2011年12月31日	597,124	(56,606)	32,302	2,207	(11,432)	7,292	11,907	582,794	708,463	1,291,257
代表：										
2011年擬派末期股息									12,480	
其他									695,983	
於2011年12月31日之保留溢利									708,463	

24 儲備 (續)

千美元	本集團							小計	保留溢利	總計
	其他儲備									
	股份 ^(a) 溢價	合併 ^(b) 儲備	可換股 債券儲備	僱員 福利儲備	對沖 儲備	投資估值 儲備	匯兌 儲備			
於2010年1月1日	586,741	(56,606)	27,180	8,257	13,838	20,121	3,989	603,520	659,339	1,262,859
可供出售財務資產之公平值收益	-	-	-	-	-	29,320	-	29,320	-	29,320
出售可供出售財務資產時 從投資估值儲備之撥回	-	-	-	-	-	(5,441)	-	(5,441)	-	(5,441)
現金流量對沖	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- 轉撥至物業、機器及設備	-	-	-	-	(15,431)	-	-	(15,431)	-	(15,431)
- 轉撥至綜合損益表之 財務開支	-	-	-	-	(3,698)	-	-	(3,698)	-	(3,698)
- 公平值收益	-	-	-	-	(2,543)	-	-	(2,543)	-	(2,543)
匯兌差額	-	-	-	-	-	-	8,871	8,871	-	8,871
股東應佔溢利	-	-	-	-	-	-	-	-	104,338	104,338
已發行可換股債券的權益部分	-	-	32,302	-	-	-	-	32,302	-	32,302
購回及註銷可換股債券時 取消確認權益部分	-	-	(18,073)	-	-	-	-	(18,073)	6,505	(11,568)
以股權支付的補償(見薪酬報告)	-	-	-	3,911	-	-	-	3,911	-	3,911
於授出及有限制股份獎勵 失效後股份轉變(附註23(b))	-	-	-	(1,672)	-	-	-	(1,672)	-	(1,672)
股份悉數歸屬	7,731	-	-	(8,052)	-	-	-	(321)	321	-
於行使認股權時發行的股份	255	-	-	(82)	-	-	-	173	-	173
已付股息(附註29)	-	-	-	-	-	-	-	-	(49,694)	(49,694)
於2010年12月31日	594,727	(56,606)	41,409	2,362	(7,834)	44,000	12,860	630,918	720,809	1,351,727
代表：										
2010年末期股息									41,019	
其他									679,790	
於2010年12月31日之保留溢利									720,809	

(a) 股份溢價主要為扣除計入股本之股份面值後之淨發行所得款項。

(b) 在本公司股份於2004年在聯交所上市前，本公司通過股份轉換的方式取得PB Vessels Holding Limited及其附屬公司的控制股權，而所收購的附屬公司股份面值與本公司發行股份的面值之間的差額，即列入合併儲備。

24 儲備 (續)

千美元	本公司				
	其他儲備		小計	保留溢利	總計
	股份溢價	僱員福利儲備			
於2011年1月1日	594,727	2,362	597,089	701,032	1,298,121
股東應佔溢利(附註28)	-	-	-	48,380	48,380
以股權支付的補償(見薪酬報告)	-	4,213	4,213	-	4,213
於授出及有限制股份獎勵					
失效後股份之轉變(附註23(b))	-	(1,971)	(1,971)	-	(1,971)
股份悉數歸屬	2,397	(2,397)	-	-	-
已付股息(附註29)	-	-	-	(53,435)	(53,435)
於2011年12月31日	597,124	2,207	599,331	695,977	1,295,308
代表：					
2011年擬派末期股息				12,480	
其他				683,497	
於2011年12月31日之保留溢利				695,977	
於2010年1月1日	586,741	8,257	594,998	626,510	1,221,508
股東應佔溢利(附註28)	-	-	-	123,895	123,895
以股權支付的補償(見薪酬報告)	-	3,911	3,911	-	3,911
於授出及有限制股份獎勵					
失效後股份之轉變(附註23(b))	-	(1,672)	(1,672)	-	(1,672)
股份悉數歸屬	7,731	(8,052)	(321)	321	-
於行使認股權時發行的股份	255	(82)	173	-	173
已付股息(附註29)	-	-	-	(49,694)	(49,694)
於2010年12月31日	594,727	2,362	597,089	701,032	1,298,121
代表：					
2010年末期股息				41,019	
其他				660,013	
於2010年12月31日之保留溢利				701,032	

25 其他收入及收益

千美元	2011年	2010年
收益		
出售可供出售財務資產之收益	55,816	15,984
貨運期貨協議收益	9,326	29,831
動用有償契約撥備	2,031	–
其他應收款項減值撥備撥回	–	1,361
	67,173	47,176

年內，本集團出售持有餘下Green Dragon Gas Limited的股份，因而產生55,800,000美元之收益。

26 財務收入及開支

千美元	2011年	2010年
財務收入		
銀行利息收入	(11,998)	(18,069)
融資租賃利息收入	(869)	(1,024)
	(12,867)	(19,093)
財務開支		
於五年內全數償還的借貸		
銀行貸款的利息	5,198	4,797
融資租賃的利息	6,882	7,557
可換股債券的利息	10,009	14,131
並非於五年內全數償還的借貸		
銀行貸款的利息	10,150	4,990
融資租賃的利息	5,247	5,629
可換股債券的利息	–	6,585
其他財務費用	1,062	323
利率掉期合約淨虧損	6,931	6,274
	45,479	50,286
減：就合資格資產資本化的金額(附註6)	(1,280)	–
財務開支總額	44,199	50,286
財務開支淨額	31,332	31,193

27 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。

自綜合損益表扣除／(計入)的稅項為：

千美元	2011年	2010年
即期稅項		
香港利得稅，按稅率16.5%(2010年：16.5%)計算撥備	469	1,047
海外稅項，按該等國家的適用稅率計算撥備	1,313	745
過往年度超額撥備	(1,585)	(1,339)
	197	453

本集團除稅前溢利之稅項與採用適用稅率(即本集團經營業務所在國家的適用稅率的加權平均數)而計算之理論稅項有異，詳情如下：

千美元	2011年	2010年
除稅前溢利	32,179	104,791
減：應佔共同控制實體溢利減虧損	(508)	(1,805)
加：應佔聯營公司溢利減虧損	9,992	192
	41,663	103,178
按適用稅率計算之稅項	5,163	17,376
毋須課稅的收入	(88,631)	(86,960)
不能扣稅的開支	82,463	65,411
沒有確認遞延所得稅資產的稅項虧損	2,787	5,965
過往年度超額撥備	(1,585)	(1,339)
稅項開支	197	453
加權平均適用稅率	12.4%	16.8%

本集團並未就稅項虧損合共36,735,000美元(2010年：24,955,000美元)而確認遞延所得稅資產10,274,000美元(2010年：7,487,000美元)。有關的稅項虧損並無到期日。

27 稅項 (續)

關鍵會計估計及判斷－所得稅

本集團須繳納多個司法管轄區的所得稅。所訂立的若干交易的稅務釐定及分類均難以明確肯定，撥備所得稅時須作出重大判斷。目前2,139,000美元的所得稅撥備乃管理層估計最可能向稅務當局支付的稅額。倘若最終的稅務結果與起初入賬之金額不同，該等差額將影響稅務釐定期內之所得稅撥備。

會計政策－即期所得稅

即期所得稅開支根據本公司及其附屬公司、共同控制實體及聯營公司經營及產生應課稅收入的國家於結算日已頒布或實質頒布的稅務法例計算。管理層就適用稅務法例詮釋所規限的情況定期評估報稅表的狀況，並在適當情況下按預期須向稅務機構支付的稅款設定撥備。

會計政策－遞延所得稅

遞延所得稅利用負債法就資產和負債的稅基與它們在財務報表的賬面值兩者之暫時差異全數撥備。然而，遞延所得稅來自在交易（不包括業務合併）中對資產或負債的初步確認，而在交易時不影響會計損益或應課稅盈虧，則不作記賬。遞延所得稅採用在結算日前已頒布或實質頒布，並在有關之遞延所得稅資產實現或遞延所得稅負債結算時預期將會適用之稅率（及法例）而釐定。

遞延所得稅資產是就很有可能未來應課稅溢利而就此可使用暫時差異而確認。

遞延所得稅就投資於附屬公司、共同控制實體及聯營公司產生之暫時差異而撥備，但假若本集團可以控制暫時差異之撥回時間，而暫時差異在可預見將來有可能不會撥回則除外。

28 股東應佔溢利

於本公司的財務報表內處理的股東應佔溢利為48,380,000美元（2010年：123,895,000美元）。

29 股息

	2011年			2010年		
	每股港仙	每股美仙	千美元	每股港仙	每股美仙	千美元
中期股息	5.0	0.6	12,416	5.0	0.6	12,422
擬派末期股息	5.0	0.6	12,480	16.5	2.1	41,019
	10.0	1.2	24,896	21.5	2.7	53,441
年內派付股息	21.5	2.7	53,435	20.0	2.5	49,694

擬派末期股息須待至2012年4月19日於股東週年大會上由股東批准。

會計政策

分派股息予本公司股東乃於本公司股東或董事(如適用)批准股息期間的本集團財務報表確認為負債。

年結後宣派的股息並無於該年度的財務報表中反映為應付股息，但將在下個年度反映為保留溢利的分配。

30 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按本集團股東應佔溢利除以年內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(附註23(b)))計算。

		2011年	2010年
股東應佔溢利	(千美元)	31,982	104,338
已發行普通股的加權平均數	(千股)	1,934,084	1,929,463
每股基本盈利	(美仙)	1.65	5.41
相等於	(港仙)	12.88	42.01

(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股份數目作出調整的年內已發行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(附註23(b)))計算。

		2011年	2010年
股東應佔溢利	(千美元)	31,982	104,338
已發行普通股的加權平均數	(千股)	1,934,084	1,929,463
就認股權作出之調整	(千股)	161	224
用於計算每股攤薄盈利之普通股加權平均數	(千股)	1,934,245	1,929,687
每股攤薄盈利	(美仙)	1.65	5.41
相等於	(港仙)	12.88	42.00

31 綜合現金流量表附註

除稅前溢利與經營業務產生的現金對賬表

千美元	本集團	
	2011年	2010年
除稅前溢利	32,179	104,791
已就以下各項作調整：		
資產及負債調整：		
減值虧損撥備／(撥回)		
－物業、機器及設備	80,000	－
－可供出售財務資產	1,887	－
－應收貿易賬款	(620)	1,659
－其他非流動資產	－	11,775
－共同控制實體權益之商譽	－	7,233
－其他應收款項	－	(1,361)
折舊	73,478	58,004
土地使用權攤銷	113	108
出售可供出售財務資產之收益	(55,816)	(15,984)
有償契約撥備動用	(2,031)	－
不符合對沖會計處理方法的衍生工具(不包括利率掉期合約)		
之未變現虧損淨額	259	11,575
結構性票據的公平值虧損	32	－
資本及資金調整：		
以股權支付的補償	4,213	3,911
購回及註銷可換股債券之虧損	－	651
業績調整：		
財務開支淨額	31,332	31,193
應佔聯營公司溢利減虧損	9,992	192
應佔共同控制實體溢利減虧損	(508)	(1,805)
匯兌差額	2,526	5,540
營運資金變化前的除稅前溢利	177,036	217,482
存貨增加	(27,127)	(5,886)
應付貿易賬款及其他應付款項的增加	16,327	14,637
應收貿易賬款及其他應收款項的增加	(5,781)	(26,050)
經營業務產生的現金	160,455	200,183

32 承擔

(a) 資本承擔

千美元	本集團	
	2011年	2010年
已訂約但未備付		
— 收購貨船及建造貨船合約	322,428	321,361
— 向非上市股票證券投資	12,100	12,879
— 向一間聯營公司投資	—	2,516
	334,528	336,756
已授權但未訂約		
— 收購貨船及建造貨船合約	—	90,100
	334,528	426,856

不遲於一年到期的資本承擔為181,200,000美元(2010年：170,700,000美元)。

於2011年及2010年12月31日，本公司並無資本承擔。

(b) 經營租賃承擔

會計政策—經營租賃

由出租人保留資產擁有權的絕大部分風險和回報的租賃，皆分類為經營租賃。

關鍵會計估計及判斷—租賃分類

本集團按照香港會計準則第17號「租賃」的精神、意向及應用，把其租賃分類為融資租賃或經營租賃。

管理層於評估租賃的分類時，會因應訂立租賃時的市況、租賃的年期及行使租賃隨附的購買權(如有)的可能性而決定。如管理層認為租賃將不會根據租賃條款於租賃期滿轉讓該等資產的擁有權予本集團，及不可合理肯定租賃附帶的購買權(如有)將獲行使，該租賃將會列為經營租賃。

32 承擔(續)

(b) 經營租賃承擔(續)

(i) 本集團作為承租人－付款

本集團之不可撤銷經營租賃項目下的未來累計最低租賃應付款列表如下：

千美元	乾散貨船	拖船	貨船總計	土地及樓宇	總計
於2011年12月31日					
一年以內	188,665	973	189,638	3,615	193,253
第二年至第五年	246,003	–	246,003	5,404	251,407
第五年以後	104,405	–	104,405	822	105,227
	539,073	973	540,046	9,841	549,887
於2010年12月31日					
一年以內	118,535	935	119,470	3,233	122,703
第二年至第五年	175,956	505	176,461	7,160	183,621
第五年以後	66,041	–	66,041	1,341	67,382
	360,532	1,440	361,972	11,734	373,706

已付或然租賃款項為44,150,000美元(2010年：10,926,000美元)。該等款項與以指數為基準所租入的乾散貨船有關。

有關租賃年期介乎1至11年。若干租賃附帶租金向上調整條款、續約權及購買選擇權。

會計政策－經營租賃：本集團為承租人

經營租賃款額在扣除自出租人收取的任何獎勵金後，於租賃期內以直線法在損益表內扣除。

32 承擔(續)

(b) 經營租賃承擔(續)

(ii) 本集團作為出租人－收入

本集團不可撤銷經營租賃項目下的未來累計最低租賃收入列表如下：

千美元	乾散貨船 ^(a)	滾裝貨船	拖船	貨船總計	土地及樓宇	總計
於2011年12月31日						
一年以內	24,626	10,226	7,266	42,118	117	42,235
第二年至第五年	57,667	-	-	57,667	-	57,667
第五年以後	62,496	-	-	62,496	-	62,496
	144,789	10,226	7,266	162,281	117	162,398
於2010年12月31日						
一年以內	24,145	23,437	14,068	61,650	232	61,882
第二年至第五年	63,584	60,481	5,649	129,714	88	129,802
第五年以後	50,616	-	-	50,616	-	50,616
	138,345	83,918	19,717	241,980	320	242,300

(a) 本集團作為乾散貨船出租人的經營租賃承擔主要包括來自兩艘超巴拿馬型乾散貨船的承擔136,100,000美元。

本集團之經營租賃年期介乎1年以下至16年。

會計政策－經營租賃：本集團為出租人

當本集團按經營租賃租出資產時，該等資產會列入資產負債表，且(如適用)按附註6「物業、機器及設備」所載的本集團折舊政策予以折舊。按經營租賃出租資產產生的收入於租賃期內以直線法予以確認。

33 財務負債概要

本附註應連同「管治－風險」(P.60)一節所載的流動資金風險一併閱讀。

本集團財務負債、以淨額結算衍生金融工具及以總額結算衍生金融工具的到期情況，乃以於結算日至合約到期日之餘下期間作為基準，所披露的金額為合約現金流量，當中包括本金及利息部分（如適用）。

千美元	一年以內		第二年		第三至第五年		第五年以後		總計	
	2011年	2010年	2011年	2010年	2011年	2010年	2011年	2010年	2011年	2010年
長期借貸										
－融資租賃總負債	28,096	28,105	28,086	28,096	113,617	130,899	39,036	49,839	208,835	236,939
－有抵押銀行貸款	61,018	54,359	58,532	52,932	251,608	257,103	87,431	63,710	458,589	428,104
－可換股債券	4,025	111,048	4,025	4,025	240,063	12,075	–	232,013	248,113	359,161
	93,139	193,512	90,643	85,053	605,288	400,077	126,467	345,562	915,537	1,024,204
衍生金融工具										
(i) 結算淨額(附註a)										
－利率掉期合約	4,456	4,783	5,594	4,737	8,971	4,459	10	449	19,031	14,428
－燃料掉期合約	599	402	602	35	173	–	–	–	1,374	437
－貨運期貨協議	700	3,570	–	698	–	–	–	–	700	4,268
	5,755	8,755	6,196	5,470	9,144	4,459	10	449	21,105	19,133
(ii) 結算總額(附註b)										
遠期外匯合約										
－現金流量對沖：										
－流出	14,233	7,456	13,817	7,211	39,021	20,288	64,686	34,460	131,757	69,415
－流入	(14,039)	(7,330)	(13,653)	(7,097)	(38,773)	(19,781)	(65,219)	(33,416)	(131,684)	(67,624)
流出／(流入)淨額	194	126	164	114	248	507	(533)	1,044	73	1,791
流動負債										
應付貿易賬款及其他應付款項	116,713	100,033	–	–	–	–	–	–	116,713	100,033

附註：

- (a) 以淨額結算衍生金融工具指按衍生負債之條款以淨額機制結算，例如結算財務負債合約的價格與市場價格之間的差異。
- (b) 以總額結算衍生金融工具指衍生資產或負債未按上述淨額機制結算。

34 重大有關連人士交易

本集團在正常業務過程中按公平基準進行之重大有關連人士交易如下：

(a) 購買服務

千美元	2011年	2010年
已付Meridian Shipping的管理費及佣金(附註i)	1,098	241
已付Meridian Marine的管理費及佣金(附註ii)	1,063	305

附註：

(i) 本集團支付有關商業管理服務的管理費及佣金予共同控制實體Meridian Shipping。

(ii) 本集團支付有關技術管理服務的管理費及佣金予共同控制實體Meridian Marine。

(b) 出售服務

千美元	2011年	2010年
來自OMSA的租金收入(附註i)	19,366	13,297
來自OMSA的服務費收入	7,415	8,276
來自NGB的租金收入(附註ii)	8,452	8,276
來自FBSL的租金收入	-	2,112
來自FBSL的管理費收入	-	2,973
來自FBSL的終止合約收入	-	3,300

附註：

(i) 本集團租出若干貨船予OMSA(共同控制實體)。

(ii) 本集團租出若干貨船予NGB(聯營公司)。

(c) 有關主要管理層薪酬(包括董事酬金)，請參閱薪酬報告附註2及附註3(於P.74及P.75)。

35 財務擔保

於2011年12月31日，本公司已為於太平洋乾散貨船、太平洋拖船及太平洋滾裝貨船分部內之若干附屬公司就該等附屬公司獲授之貸款融資作出最大額度為368,800,000美元(2010年：351,200,000美元)之企業擔保。

會計政策

財務擔保合約是指要求擔保發行人(即擔保人)須就由於指定債務人未能根據債務工具的條款於到期日還款給擔保受益人(即持有人)所帶來的虧損而向持有人作出特定補償的合約。

財務擔保合約於初始按公平值確認，其後按以下較高者計量：(i)起初確認的金額減累計攤銷；及(ii)擔保人於結算日就財務擔保合約須清償的款項。

36 或然負債及或然資產

於2011年及2010年12月31日，本公司並無或然負債及或然資產。

會計政策

或然負債指產生自過往事件的可能責任，且其存在只能由本集團無法完全控制的一個或多個不確定未來事件的發生或不發生而確認。或然負債還有可能是產生自過往事件的當前責任，但由於不需要消耗經濟資源，或由於責任的數額無法可靠地計算，有關負債未被確認列賬。

雖然或然負債未被確認列賬，但在財務報表附註中須予以披露。當出現資源外流的可能性變化，即很有可能出現資源消耗時，有關負債將被確認為撥備。

或然資產指產生自過往事件的可能資產，且其存在只可能由本集團無法完全控制的一個或多個不確定未來事件的發生或不發生而確認。

雖然或然資產未被確認列賬，但當很有可能收到經濟效益時會在財務報表附註中披露。當肯定收到經濟效益時，有關資產將確認列賬。

37 結算日後事項

於2011年12月31日後，本集團按代價為2,200,000美元現金出售一間全資附屬公司100%的股本權益，其主要從事提供海事測量及諮詢服務。此出售未有帶來任何重大盈虧。此附屬公司之估值由管理層計算。交易已於2012年2月21日完成。

38 主要附屬公司

於2011年12月31日，本公司於下列主要附屬公司擁有直接及間接權益：

公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及繳足股本	持有權益		主要業務
			2011年 %	2010年 %	
直接持有股份：					
其他：					
PB Vessels Holding Limited	英屬處女群島	501,118,775股股份， 每股1美元	100	100	投資控股
PB Management Holding Limited	英屬處女群島	12,313股股份，每股1美元	100	100	投資控股
PB Issuer (No. 2) Limited (前稱「Olympic Star Limited」)	英屬處女群島	1股股份，1美元	100	100	債券發行
間接持有股份：					
太平洋乾散貨船：					
Alumina Mountain Limited	英屬處女群島	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有
Amur River Limited	英屬處女群島	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有
Astoria Bay Limited	香港	1股股份，1港元	100	-	貨船擁有
Bernard (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	5,100,100股股份，每股0.01美元	100	100	貨船擁有及租賃
Bright Cove Limited	香港/國際	1股股份，1港元	100	100	貨船擁有及租賃
Cape York Shipping Limited	英屬處女群島/國際	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有及租賃
Champion Bay Limited	英屬處女群島/國際	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有及租賃
Coal Mountain Limited	英屬處女群島	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有
Delphic Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	100股股份，每股0.01美元	100	100	貨船擁有及租賃
鷹峯貿易有限公司	香港/國際	1股股份，1港元	100	100	貨船擁有及租賃
Elizabay Limited	英屬處女群島/國際	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有及租賃
Elizabeth Castle Limited	英屬處女群島	1股股份，1美元	100	100	貨船租賃
Esperance Bay Limited	香港/國際	1股股份，1港元	100	100	貨船擁有及租賃
Everclear Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	3,100,100股股份，每股0.01美元	100	100	貨船擁有及租賃
Foreview (HK) Limited	香港/國際	10股A類股份，每股1美元， 2,500,000股B類股份，每股1美元	100	100	貨船擁有及租賃
Francesca Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	3,000,100股股份，每股0.01美元	100	100	貨船擁有及租賃
Future Sea Limited	香港/國際	1股股份，1港元	100	100	貨船擁有及租賃
Good Shape Limited	香港/國際	1股股份，1港元	100	100	貨船擁有及租賃
Grain Mountain Limited	英屬處女群島	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有
Helen Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	100股股份，每股0.01美元	100	100	貨船擁有及租賃
Hondo River Limited	英屬處女群島	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有
Judith Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	3,800,100股股份，每股0.01美元	100	100	貨船擁有及租賃
Kaiti Hill Limited	英屬處女群島/國際	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有及租賃
Labrador Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	3,800,100股股份，每股0.01美元	100	100	貨船擁有及租賃
Lake Stevens Limited	香港/國際	1股股份，1港元	100	100	貨船擁有及租賃
Luzon Strait Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有及租賃
Matakana Island Limited	香港/國際	1股股份，1港元	100	100	貨船擁有及租賃
Mega Fame Limited	英屬處女群島	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有及租賃
Mount Adams Limited	英屬處女群島/國際	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有及租賃
Mount Rainier Limited	香港/國際	1股股份，1港元	100	100	貨船擁有及租賃
Newman Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	2,600,100股股份，每股0.01美元	100	100	貨船擁有及租賃
Niagara River Limited	英屬處女群島	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有
Nobal Sky Limited	英屬處女群島/國際	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有及租賃
Olympic Harbour Limited	英屬處女群島	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有
Olympic River Limited	英屬處女群島	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有
Othello Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	2,659,300股股份，每股0.01美元	100	100	貨船擁有及租賃
Pacific Basin Chartering Limited	英屬處女群島/國際	10股股份，每股1美元	100	100	貨船租賃
Pacific Basin Chartering (No. 1) Limited	香港/國際	1股股份，1港元	100	100	貨船租賃
Pacific Basin Chartering (No. 2) Limited	香港/國際	1股股份，1港元	100	100	貨船租賃
Pacific Basin Chartering (No. 3) Limited	香港/國際	1股股份，1港元	100	100	貨船租賃
Pacific Basin Chartering (No. 4) Limited	香港/國際	1股股份，1港元	100	100	貨船租賃

38 主要附屬公司(續)

公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及繳足股本	持有權益		主要業務
			2011年 %	2010年 %	
Pacific Basin Chartering (No. 5) Limited	香港/國際	1股股份, 1港元	100	100	貨船租賃
Pacific Basin Chartering (No. 6) Limited	香港/國際	1股股份, 1港元	100	100	貨船租賃
Pacific Basin Chartering (No. 7) Limited	香港/國際	1股股份, 1港元	100	100	貨船租賃
Pacific Basin Chartering (No. 8) Limited	香港/國際	1股股份, 1港元	100	100	貨船租賃
Pacific Basin Chartering (No. 9) Limited	香港/國際	1股股份, 1港元	100	100	貨船租賃
Pacific Basin Chartering (No. 10) Limited	香港/國際	1股股份, 1港元	100	100	貨船租賃
Pacific Basin Chartering (No. 11) Limited	香港/國際	1股股份, 1港元	100	100	貨船租賃
Pacific Basin Chartering (No. 12) Limited	香港/國際	1股股份, 1港元	100	100	貨船租賃
Pacific Basin Chartering (No. 13) Limited	香港/國際	1股股份, 1港元	100	100	貨船租賃
Petcoke Mountain Limited	英屬處女群島	1股股份, 1美元	100	100	貨船擁有
Phosphate Mountain Limited	英屬處女群島	1股股份, 1美元	100	100	貨船擁有
Pigeon River Limited	英屬處女群島	1股股份, 1美元	100	100	貨船擁有
Port Alice Limited	英屬處女群島	1股股份, 1美元	100	-	貨船擁有及租賃
Port Angeles Limited	香港	1股股份, 1港元	100	100	貨船擁有及租賃
Port Botany Limited	英屬處女群島	1股股份, 1美元	100	-	貨船擁有及租賃
Supreme Effort Group Limited	英屬處女群島/國際	1股股份, 1美元	100	100	貨船擁有及租賃
Umland Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	100股股份, 每股0.01美元	100	100	貨船擁有及租賃
Verner Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	100股股份, 每股0.01美元	100	100	貨船擁有及租賃
West Bay Shipping Limited	香港/國際	1股股份, 1港元	100	100	貨船擁有及租賃
Wheat Mountain Limited	英屬處女群島	1股股份, 1美元	100	100	貨船擁有
太平洋能源及基建服務分部:					
AMS Salvage and Towage Pty. Ltd.	澳洲/國際	100股股份, 每股1澳元	100	100	拖船擁有及租賃
PacMarine Services Co., Ltd.	韓國	10,000股股份, 每股5,000韓元	100	100	測量及諮詢服務
PacMarine Services (HK) Limited	香港	2股股份, 每股1港元	100	100	測量及諮詢服務
PacMarine Services LLC ¹	美國得克薩斯州	1,000個單位, 每單位1美元	100	100	測量及諮詢服務
PacMarine Services Pte. Ltd. ¹	新加坡	1,000股股份, 每股1坡元	100	100	測量及諮詢服務
PB Maritime Services (Australia) Pty. Ltd.	澳洲	1股無面值之股份	100	-	貨船管理服務
PB Diamantina Limited	庫克群島/國際	2股股份, 每股1美元	100	100	拖船擁有及租賃
PB Offshore (No.2) Limited	庫克群島/國際	10股股份, 每股1美元	100	100	拖船擁有及租賃
PB Pearl Limited	庫克群島/國際	2股股份, 每股1美元	100	100	拖船及駁船擁有及租賃
PB Pride Limited	庫克群島/國際	2股股份, 每股1美元	100	100	拖船及駁船擁有及租賃
PB Progress Limited	庫克群島/國際	2股股份, 每股1美元	100	100	拖船擁有及租賃
PB Sea-Tow Asia Pte. Ltd.	新加坡	1股股份, 1美元	100	100	拖船租賃
PB Sea-Tow (Australia) Pty Ltd	澳洲	1股股份, 1澳元	100	100	貨船管理服務
PB Sea-Tow (Awanuia) Limited	紐西蘭	100股無面值之股份	100	100	船員管理服務
PB Sea-Tow (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1股股份, 1美元	100	100	貨船管理服務
PB Sea-Tow Niugini Pte. Ltd.	新加坡	1股股份, 1坡元	100	100	拖船租賃及營運
PB Sea-Tow (NZ) Limited	紐西蘭	1股無面值之股份	100	100	貨船管理服務
PB Sea-Tow Projects (Australia) Pty Ltd	澳洲	1股無面值之股份	100	-	貨船管理服務
PB Towage (No.1) Limited	庫克群島/國際	2股股份, 每股1美元	100	100	拖船擁有及租賃
PB Towage (No.2) Limited	庫克群島/國際	2股股份, 每股1美元	100	100	拖船擁有及租賃
PB Towage (No.3) Limited	庫克群島/國際	2股股份, 每股1美元	100	100	駁船擁有及租賃
PB Towage (No.4) Limited	庫克群島/國際	2股股份, 每股1美元	100	100	拖船擁有及租賃
PB Towage (No.5) Limited	庫克群島/國際	2股股份, 每股1美元	100	100	拖船擁有及租賃
PB Towage Asset (No.1) Limited	庫克群島/國際	2股股份, 每股1美元	100	100	拖船擁有及租賃
PB Towage Asset (No.2) Limited	庫克群島/國際	2股股份, 每股1美元	100	100	拖船擁有及租賃
PB Towage Assets #3 Pty Ltd	澳洲/國際	1股股份, 1澳元	100	100	拖船擁有及租賃
PB Towage Assets #4 Pty Ltd	澳洲/國際	1股股份, 1澳元	100	100	拖船擁有及租賃
PB Towage Australia (Onslow) Pty Ltd	澳洲/國際	1股股份, 1澳元	100	100	拖船擁有及租賃
PB Towage (Australia) Holdings Pty Ltd	澳洲/國際	57,589,338股股份, 每股1澳元	100	100	拖船擁有及租賃
PB Towage (Australia) Pty Ltd	澳洲	1,390,100股股份, 每股2.34澳元	100	100	貨船管理服務
PB Towage Middle East Limited	庫克群島/國際	2股股份, 每股1美元	100	100	貨船管理服務

38 主要附屬公司(續)

公司名稱	註冊成立/ 營運地點	已發行及繳足股本	持有權益		主要業務
			2011年 %	2010年 %	
太平洋滾裝貨船分部：					
Dover Sole Limited	英屬處女群島/國際	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有及租賃
Gibraltar Strait Limited	英屬處女群島/國際	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有及租賃
Illuminous Limited	英屬處女群島/國際	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有及租賃
Kumberstar Limited	英屬處女群島	1股股份，1美元	100	100	貨船擁有
Prospect Number 59 Limited	英格蘭及威爾斯	1股股份，1英鎊	100	100	貨船擁有及租賃
Prospect Number 60 Limited	英格蘭及威爾斯	1股股份，1英鎊	100	100	貨船擁有及租賃
其他：					
亞太資本發展有限公司	香港	1股股份，1港元	100	100	物業持有
亞太財富(香港)有限公司	香港	1股股份，1港元	100	100	中國碼頭投資控股
Bulk Ventures Limited	英屬處女群島	1股股份，1美元	100	100	投資控股
漢隆企業管理諮詢(武漢)有限公司 ¹ 及 ²	中國	2,900,000美元(註冊股本)	100	100	物業持有
太平洋航運代理有限公司	香港/國際	1股股份，1港元	100	100	日本分公司之控股公司
Pacific Basin Handymax Limited	香港	1股股份，1港元	100	100	貨船管理服務
Pacific Basin Handymax (UK) Limited	英格蘭及威爾斯	1股股份，1英鎊	100	100	貨船管理服務
Pacific Basin Handysize Limited	英屬處女群島/香港	10股股份，每股1美元	100	100	貨船管理服務
Pacific Basin Handysize (HK) Limited	香港	1股股份，1港元	100	100	貨船管理服務
Pacific Basin Handysize (UK) Limited	英格蘭及威爾斯	2股股份，每股1英鎊	100	100	貨船管理服務
Pacific Basin Shipping (Australia) Pty Ltd ¹	澳洲	1股股份，1澳元	100	100	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Canada) Limited	加拿大英屬哥倫比亞省	1股無面值之普通股	100	100	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Chile) Limitada	智利聖地牙哥	智利比索相等於6,000美元	100	100	船務諮詢服務
沛碧航運管理諮詢(上海)有限公司 ¹ 及 ²	中國	3,500,000美元(註冊股本)	100	100	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping, Denmark ApS	丹麥	800股股份，每股100丹麥克朗	100	-	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Germany) GmbH	德國	1股股份，25,000歐元	100	100	船務諮詢服務
太平洋航運(香港)有限公司	香港	2股股份，每股10港元	100	100	貨船代理服務
Pacific Basin Shipping Middle East DMCC ¹	杜拜多種商品交易中心 (DMCC)	500股股份，每股1,000 阿聯酋迪拉姆	100	100	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (New Zealand) Limited ¹	紐西蘭	100股無面值之股份	100	100	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (South Africa) Pty Ltd	南非共和國	120股無面值之股份	100	-	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (UK) Limited	英格蘭及威爾斯	2股股份，每股1英鎊	100	100	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (USA) Inc.	美國	100股股份，每股10美元	100	100	貨船管理服務
PB Bunkers (BVI) Limited	英屬處女群島/國際	1股股份，1美元	100	100	擁有合營公司 Seafuels Limited 的股份
PB Commerce Limited	英屬處女群島/香港	1股股份，1美元	100	100	投資控股
PB Maritime Services Limited	香港	1股股份，1港元	100	100	貨船管理服務
PB Maritime Personnel Inc. ¹	菲律賓	1,730,000股股份，每股10菲律賓比索	100	100	船員服務
PBS Corporate Secretarial Limited	香港	1股股份，1港元	100	100	秘書服務
太華船務(北京)有限公司 ¹ 及 ²	中國	4,000,000美元(註冊股本)	100	100	貨船代理及管理服務

¹ 該等附屬公司的財務報表並非由羅兵咸永道會計師事務所審核。該等附屬公司之淨資產總額及本集團股東應佔業績淨額分別約為12,977,000美元(2010年：13,020,000美元)及虧損248,000美元(2010年：虧損308,000美元)。

² 該等附屬公司乃於中國成立的外商獨資企業，本集團已悉數繳足其註冊資本。

致太平洋航運集團有限公司股東
(於百慕達註冊成立的有限公司)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第92至150頁太平洋航運集團有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(統稱「貴集團」)的綜合財務報表,此綜合財務報表包括於2011年12月31日的綜合和公司資產負債表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動結算表及綜合現金流量表,以及主要會計政策概要及其他附註解釋資料。

董事就綜合財務報表須承擔的責任

貴公司董事須負責根據香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則及香港《公司條例》的披露規定編製綜合財務報表,以令綜合財務報表作出真實而公平的反映,及落實其認為編製綜合財務報表所必要的內部控制,以使綜合財務報表不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述。

核數師的責任

我們的責任是根據我們的審計對該等綜合財務報表作出意見,並按照百慕達《1981年公司法》第90條僅向整體股東報告我們的意見,除此之外本報告別無其他目的。我們不會就本報告的內容向任何其他人士負上或承擔任何責任。

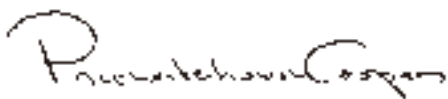
我們已根據香港會計師公會頒佈的香港審計準則進行審計。該等準則要求我們遵守道德規範,並規劃及執行審計,以合理確定綜合財務報表是否不存在任何重大錯誤陳述。

審計涉及執行程序以獲取有關綜合財務報表所載金額及披露資料的審計憑證。所選定的程序取決於核數師的判斷,包括評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時,核數師考慮與該公司編製綜合財務報表以作出真實而公平的反映相關的內部控制,以設計適當的審計程序,但目的並非對公司內部控制的有效性發表意見。審計亦包括評價董事所採用會計政策的合適性及作出會計估計的合理性,以及評價綜合財務報表的整體列報方式。

我們相信,我們所獲得的審計憑證能充足和適當地為我們的審計意見提供基礎。

意見

我們認為,該等綜合財務報表已根據香港財務報告準則真實而公平地反映 貴公司及 貴集團於2011年12月31日的事務狀況,及 貴集團截至該日止年度的利潤及現金流量,並已按照香港《公司條例》的披露規定妥為編製。



羅兵咸永道會計師事務所
執業會計師

香港, 2012年3月1日

152 | 本集團財務概要

千美元	2011年	2010年	2009年	2008年	2007年	
業績						
營業額	1,342,535	1,268,542	950,477	1,690,948	1,177,292	
毛利	107,646	159,329	152,796	358,597	384,522	
股東應佔符合派息資格之溢利	31,982	104,338	112,800	297,911	472,125	
除稅前溢利	32,179	104,791	112,001	412,408	473,021	
稅項	(197)	(453)	(1,723)	(3,618)	(889)	
除稅後溢利	31,982	104,338	110,278	408,790	472,132	
應佔：						
股東權益	31,982	104,338	110,278	409,119	472,125	
非控制性權益	-	-	-	(329)	7	
	31,982	104,338	110,278	408,790	472,132	
資產負債表						
總資產	2,431,752	2,555,388	2,469,893	2,330,505	1,654,336	
總負債	(946,837)	(1,010,497)	(1,014,326)	(1,111,803)	(786,769)	
總權益	1,484,915	1,544,891	1,455,567	1,218,702	867,567	
借貸／(現金)淨額	160,818	156,029	(229,084)	(175,929)	10,730	
現金及存款	618,221	703,437	1,105,662	1,023,741	649,535	
現金流量						
經營業務中產生	159,361	198,577	145,337	459,083	313,979	
投資活動中產生	(35,028)	(462,154)	(177,776)	(244,496)	101,982	
其中投資於貨船之總額	(167,592)	(540,612)	(279,543)	(316,757)	(257,464)	
融資活動中產生	(166,322)	(96,532)	55,718	110,754	170,332	
年內現金及現金等價物變動	(41,989)	(360,109)	23,279	325,341	586,293	
其他數據						
每股基本盈利	美仙	2	5	6	24	30
每股股息 ¹	美仙	1	3	3	10	15
派息率(符合派息資格之溢利) ²		78%	51%	51%	57%	52%
每股經營業務所得之現金流	美仙	8	10	8	27	20
每股賬面淨值	美仙	77	80	76	70	55
股息	千美元	24,896	53,441	57,184	170,142	244,127

¹ 2011年股息包括擬派末期股息每股5港仙。

² 2008年中期報告及之前，符合派息資格之溢利包括期內所有應佔溢利，但自2008年中期報告後的符合派息資格之溢利不包括出售貨船收益。



董事會

執行董事

唐寶麟先生(主席)
Klaus Nyborg先生(行政總裁)
Jan Rindbo先生(首席營運總監)
Andrew T. Broomhead先生(首席財務總監)
王春林先生

非執行董事

Richard M. Hext先生

獨立非執行董事

Patrick B. Paul先生
Robert C. Nicholson先生
Alasdair G. Morrison先生
Daniel R. Bradshaw先生

主要營業地點

香港
中環夏慤道10號
和記大廈7樓
電話：+ 852 2233 7000

全球辦事處

香港、上海、北京、大連、南京、馬尼拉、東京、奧克蘭、悉尼、墨爾本、佛理曼特爾、格拉德斯通、杜拜、
德班、倫敦、利物浦、哥本哈根、巴特埃森、斯坦福、溫哥華及聖地牙哥

股份過戶登記處

香港中央證券登記有限公司
香港灣仔
皇后大道東183號
合和中心17M樓
電話：+ 852 2862 8555 傳真：+ 852 2865 0990
電郵：hkinfo@computershare.com.hk

公司秘書

Andrew T. Broomhead 先生, FCPA
電郵：companysecretary@pacificbasin.com

上市地點／上市日期

香港聯合交易所有限公司
(「聯交所」)／2004年7月14日

公共及投資者關係

本公司
電郵：ir@pacificbasin.com
電話：+ 852 2233 7000 傳真：+ 852 2110 0171

主要董事委員會

行政委員會

Klaus Nyborg先生(主席)
唐寶麟先生
Jan Rindbo先生
Andrew T. Broomhead先生
王春林先生

核數委員會

Patrick B. Paul 先生(主席)
Robert C. Nicholson先生
Alasdair G. Morrison先生
Daniel R. Bradshaw先生

薪酬及提名委員會

Robert C. Nicholson先生(主席)
Patrick B. Paul先生
Alasdair G. Morrison先生
Daniel R. Bradshaw先生

註冊地址

Clarendon House
2 Church Street
Hamilton HM11
Bermuda

核數師

羅兵咸永道會計師事務所

律師

孖士打律師行
年利達律師事務所
張葉司徒陳律師事務所

網頁

<http://www.pacificbasin.com>

股份代號

聯交所：2343.HK
彭博：2343 HK
路透：2343.HK

已發行股份總數

於2011年12月31日為1,936,577,119股



董事及高級管理層履歷



太平洋航運集團有限公司*

香港中環夏慤道10號和記大廈7樓

電話: (852) 2233 7000 傳真: (852) 2865 2810

www.pacificbasin.com

股份代號: 2343



* 僅供識別