

太平洋航運集團有限公司*

(於百慕達註冊成立之有限公司)
(股份代號：2343)

截至2011年12月31日止年度 的全年業績公布

太平洋航運集團有限公司(「太平洋航運」或「本公司」)董事會(「董事會」)欣然公布本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)截至2011年12月31日止年度的業績如下：

財務摘要

百萬美元	截至12月31日止年度	
	2011年	2010年
營業額	1,342.5	1,268.5
基本溢利	57.8	119.8
股東應佔溢利	32.0	104.3
經營業務產生的現金	159.4	198.6
每股基本盈利(港仙)	13	42
擬派每股末期股息(港仙)	5	16.5

業務摘要

逆境中仍達到滿意業績

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

展望

乾散貨船

- 由於市場仍須竭力消化於全球經濟不明朗期間而又交付的大量新建造貨船，故預期2012年的租金表現將會持續疲弱
- 我們的小靈便型乾散貨船於2012年的收租日數中，54%已按日均租金11,480美元(淨值)訂約，而2013年的收租日數中，25%已按日均租金12,920美元(淨值)訂約

拖船

- 由於澳大利亞離岸項目及港口拖船市場持續向好，太平洋拖船前景樂觀

滾裝貨船

- 預期滾裝貨船租賃市場仍然疲弱，太平洋滾裝貨船今年預期繼續錄得虧損

集團策略

- 由於貨船供應過剩，加上購買二手及新建造貨船的資金顯著縮減，乾散貨運市場已陷入危機。但對如本集團般持有充裕資金的船東而言，這或許是一個以具吸引力的價格擴充船隊的良機
- 我們的策略主要是耐心等待適當時機及價格，引領新投資以擴充乾散貨船船隊，並隨著特定項目落實，進一步投資於我們的拖船船隊

主席報告書

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。

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。此舉措已顯著提高效率，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Environment Award獎項。

我們的團隊及業務原則

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，乃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

業務回顧及展望

太平洋乾散貨船

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既往大量新建貨船交付，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。

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。

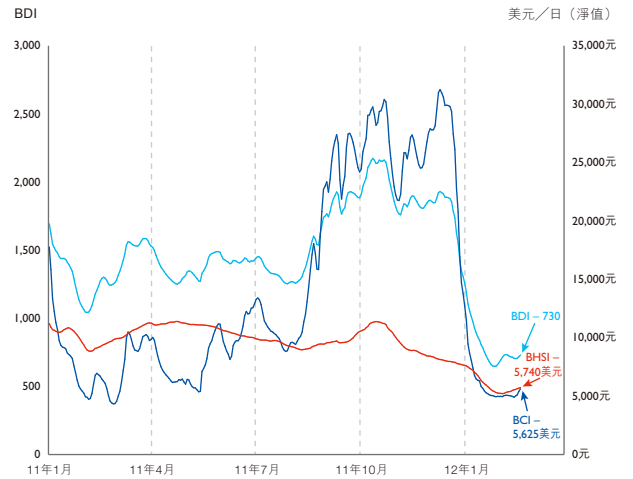
重點供應發展

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。

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）

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。

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。

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%。

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。

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，讓我們進一步實踐本集團之願景，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，為核心船隊業務補足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的裨益持續彰顯，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的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

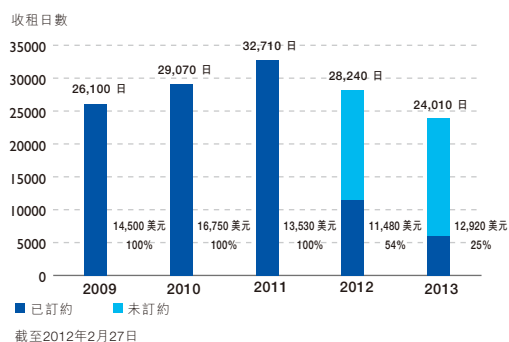
- 儘管2007/08年度所訂購的貴價貨船未能交付及造船廠為節省成本而減慢生產以致交付量比預期下跌35%，但新建造貨船持續第三年交付量過剩
- 歐洲持續爆發危機拖慢全球經濟復甦
- 中國經濟及工業生產增長可能減慢

乾散貨船業務的展望

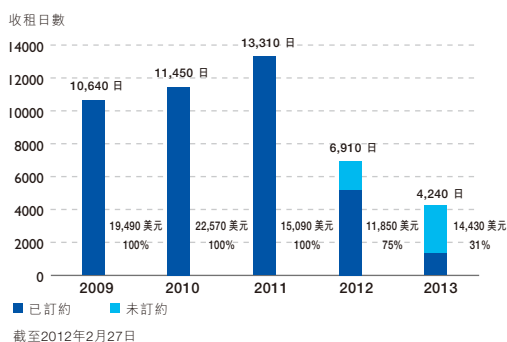
我們預料於下半年行業活動復甦振興市場前，乾散貨船市場於上半年仍甚為疲弱；由於市場很可能仍須竭力消化於全球經濟不明朗之際而交付的大量新建造貨船，故亦預期2012年的租金表現將進一步下跌。

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。

小靈便型乾散貨船訂約率及按期租合約對等基準的日均租金



大靈便型乾散貨船訂約率及按期租合約對等基準的日均租金



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。

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。

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。

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美元一並抵銷了年初FBSL合營公司於中東產生的經營虧損金額。

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Chevron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蘇
- 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。

太平洋滾裝貨船

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。

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。

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，預計屆時租金仍低於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性有限度的發展

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

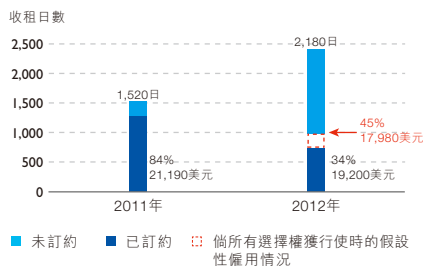
滾裝貨船業務的展望

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。

太平洋滾裝貨船僱用情況



以歐元收取的租金乃以1.00歐元兌1.295美元之參考匯率換算為美元

附註：於2012年2月27日

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		1,342,535	1,268,542
直接開支	3(a)	(1,234,889)	(1,109,213)
毛利		107,646	159,329
一般行政及管理開支		(10,754)	(12,945)
其他收入及收益		67,173	47,176
其他開支		(91,070)	(59,189)
財務開支淨額		(31,332)	(31,193)
應佔共同控制實體溢利減虧損		508	1,805
應佔聯營公司溢利減虧損		(9,992)	(192)
除稅前溢利	4	32,179	104,791
稅項	5	(197)	(453)
股東應佔溢利	3(a)	31,982	104,338
股息	6	24,896	53,441
股東應佔溢利的每股盈利			
基本	7(a)	1.65美仙	5.41美仙
攤薄	7(b)	1.65美仙	5.41美仙

綜合全面收益表

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		1,525,185	1,518,632
投資物業		2,734	2,664
土地使用權		3,874	3,815
商譽		25,256	25,256
於共同控制實體的權益		44,403	56,125
於聯營公司的投資		4,411	4,098
可供出售財務資產		11,533	74,476
衍生資產		361	1,672
應收貿易賬款及其他應收款項	8	5,175	6,792
有限制銀行存款		8,566	10,280
其他非流動資產		4,400	-
		1,635,898	1,703,810
流動資產			
存貨		66,873	39,911
衍生資產		5,303	7,066
結構性票據		12,913	-
應收貿易賬款及其他應收款項	8	101,110	111,444
有限制銀行存款		11,154	3,421
現金及存款		598,501	689,736
		795,854	851,578
流動負債			
衍生負債		1,298	3,972
應付貿易賬款及其他應付款項	9	144,798	127,248
長期借貸的流動部分		65,323	165,696
應付稅項		2,139	3,059
有償契約撥備		-	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		19,563	14,721
長期借貸		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		193,658	193,164
保留溢利		708,463	720,809
其他儲備		582,794	630,918
		1,484,915	1,544,891
總權益		1,484,915	1,544,891

附註：

1. 一般資料及編製基準

本公司於2004年3月10日根據百慕達1981年公司法在百慕達註冊成立為獲豁免有限公司。

本公司於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)上市。

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。

2. 採納新訂／經修訂之香港財務報告準則

此報表採納之會計政策與截至2010年12月31日止年度之年度財務報表所採用的一致，惟以下所述者除外。

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)	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。

3. 分部資料

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

本集團的營業額主要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。

(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 基建服務	太平洋 滾裝貨船	所有 其他分部	分部總計	未分配		總計	重新分類	如 財務 報表所示
						財務	其他			
營業額	1,194,971	116,263	29,746	915	1,341,895	-	900	1,342,795	(260)	1,342,535
運費及租金	1,194,971 ¹	93,837	29,599	-	1,318,407	-	900 ¹	1,319,307	(260) ¹	1,319,047
海事管理服務	-	22,426	147	915	23,488	-	-	23,488	-	23,488
燃料及港口開銷	(536,180) ²	(2,843)	(2,817)	-	(541,840)	-	(1,159) ²	(542,999)	542,999 ²	-
按期租合約對等基準的收入	658,791									
直接開支	(562,300)	(97,531)	(27,720)	(2,308)	(689,859)	-	-	(689,859)	(545,030)	(1,234,889)
燃料及港口開銷	-	-	-	-	-	-	-	-	(542,999) ²	(542,999)
貨船租賃開支	(420,951)	(3,508)	-	-	(424,459)	-	-	(424,459)	(2,031)	(426,490)
貨船營運開支	(63,395)	(48,684)	(14,927)	-	(127,006)	-	-	(127,006)	-	(127,006)
貨船折舊	(45,808)	(15,061)	(11,042)	-	(71,911)	-	-	(71,911)	-	(71,911)
直接管理開支	(32,146)	(30,278)	(1,751)	(2,308)	(66,483)	-	-	(66,483)	-	(66,483)
毛利	96,491	15,889	(791)	(1,393)	110,196	-	(259)	109,937	(2,291)	107,646
一般行政及管理開支	-	-	-	-	-	(2,479)	(8,275)	(10,754)	-	(10,754)
其他收入及開支	-	(85)	-	(1,885)	(1,970)	(21)	(24,197) ³	(26,188)	2,291 ¹	(23,897)
財務開支淨額	(15,071)	(2,882)	(2,547)	873	(19,627)	(10,320)	(1,385) ⁴	(31,332)	-	(31,332)
應佔共同控制實體溢利減虧損	-	758	283	(533)	508	-	-	508	-	508
應佔聯營公司虧損	-	(2,468)	(7,524)	-	(9,992)	-	-	(9,992)	-	(9,992)
除稅前溢利	81,420	11,212	(10,579)	(2,938)	79,115	(12,820)	(34,116)	32,179	-	32,179
稅項	-	(434)	(19)	256	(197)	-	-	(197)	-	(197)
股東應佔溢利	81,420	10,778	(10,598)	(2,682)	78,918	(12,820)	(34,116)	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淨額乃重新分類為其他收入及其他開支。相關的衍生資產及負債亦屬「未分配其他」項下。

附註2. 未變現之燃料掉期合約收益及開支淨額屬「未分配其他」。已變現之收益及開支淨額屬「太平洋乾散貨船」。就呈報財務報表而言，燃料及港口開銷乃重新分類為直接開支。相關的衍生資產及負債亦屬「未分配其他」項下。

附註3. 「其他」項下為滾裝貨船減值支出80,000,000美元，及扣除出售於Green Dragon Gas Limited之投資的收益為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。

(a) 損益表分部資料(續)

截至2010年12月31日止年度 千美元	太平洋 乾散貨船	太平洋 能源及 基建服務	太平洋 滾裝貨船	所有 其他分部	分部總計	未分配		總計	重新分類	如 財務 報表所示
						財務	其他			
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

(b) 資產負債表分部資料

於2011年12月31日 千美元	太平洋 乾散貨船	太平洋能源 及基建服務	太平洋 滾裝貨船	所有 其他分部	分部總計	未分配		如財務 報表所示
						財務	其他	
資產總值	1,106,582	291,464	375,226	53,714	1,826,986	595,774	8,992	2,431,752
資產總值包括：								
物業、機器及設備	936,136	213,678	369,989	5,382	1,525,185	-	-	1,525,185
—包括物業、機器及 設備的添置	120,244	8,982	38,366	2,528	170,120	-	-	170,120
於共同控制實體的權益	-	13,974	594	26,507	41,075	-	3,328	44,403
於聯營公司的投資	-	4,411	-	-	4,411	-	-	4,411
—包括於一間聯營公司的 投資的添置	-	-	6,968	-	6,968	-	-	6,968
負債總額	406,436	59,393	52,299	2,822	520,950	400,876	25,011	946,837
負債總額包括：								
長期借貸	297,682	34,362	48,392	-	380,436	398,603	-	779,039
資產總值與負債總額的對賬：								
已交付及在建貨船								
商譽								
加拿大 Gold River 海運碼頭								
OMSA								
紐西蘭的添油船								
龍潭天字碼頭								
本集團的一般現金								
金融工具資產								
本集團的一般融資包括：								
可換股債券								
為未來擴張而以貨船作為抵押的貸款								
金融工具負債								

於2010年12月31日 千美元	太平洋 乾散貨船	太平洋能源 及基建服務	太平洋 滾裝貨船	所有 其他分部	分部總計	未分配		如財務 報表所示
						財務	其他	
資產總值	978,462	291,421	443,669	153,634	1,867,186	679,940	8,262	2,555,388
資產總值包括：								
物業、機器及設備	828,667	223,633	429,148	37,184	1,518,632	-	-	1,518,632
—包括物業、機器及 設備的添置	250,998	55,308	195,339	21,851	523,496	-	642	524,138
於共同控制實體的權益	-	26,360	641	29,600	56,601	-	(476)	56,125
—包括於共同控制實體的 權益的添置	-	-	1,000	13,189	14,189	-	-	14,189
於聯營公司的投資	-	3,442	656	-	4,098	-	-	4,098
負債總額	288,372	62,009	59,237	6,360	415,978	575,826	18,693	1,010,497
負債總額包括：								
長期借貸	184,458	44,975	54,718	-	284,151	575,315	-	859,466

4. 除稅前溢利

除稅前溢利已扣除／(計入)下列各項後列示：

千美元	2011年	2010年
所耗燃料	368,123	263,380
物業、機器及設備之減值虧損撥備	80,000	-
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
出售可供出售財務資產之收益	(55,816)	(15,984)
燃料掉期合約淨(收益)／虧損	(14,906)	2,200
貸款利息		
—銀行貸款	15,348	9,787
—融資租賃	12,129	13,186
—可換股債券	10,009	20,716
利率掉期合約淨虧損	6,931	6,274
所耗潤滑油	5,900	4,920
貨運期貨協議淨(收益)／虧損	(259)	6,728
結構性票據的公平值虧損	32	-
	<u>32</u>	<u>-</u>

5. 稅項

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)
	<u>197</u>	<u>453</u>

6. 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
	<u>10.0</u>	<u>1.2</u>	<u>24,896</u>	<u>21.5</u>	<u>2.7</u>	<u>53,441</u>
年內派付股息	<u>21.5</u>	<u>2.7</u>	<u>53,435</u>	<u>20.0</u>	<u>2.5</u>	<u>49,694</u>

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。

7. 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)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)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

8. 應收貿易賬款及其他應收款項

應收貿易賬款及其他應收款項包括應收貿易賬款淨額，其賬齡分析如下：

千美元	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
	<u>45,013</u>	<u>28,049</u>

應收貿易賬款主要包括與貨運相關的應收貿易賬款。根據業界慣例，貨運租金於完成裝貨時按租金的95%至100%支付，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。

9. 應付貿易賬款及其他應付款項

應付貿易賬款及其他應付款項包括應付貿易賬款，其賬齡分析如下：

千美元	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
	<u>51,600</u>	<u>33,676</u>

財務回顧

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

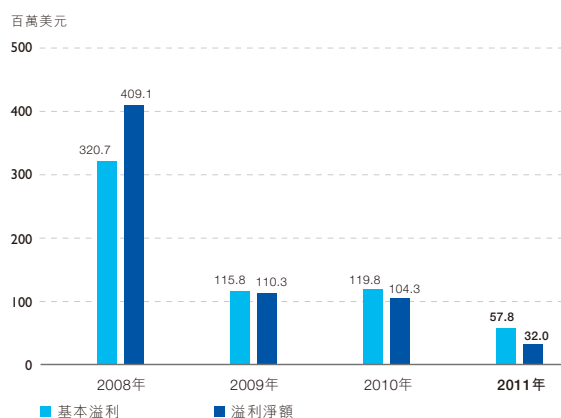
不包括：

- 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

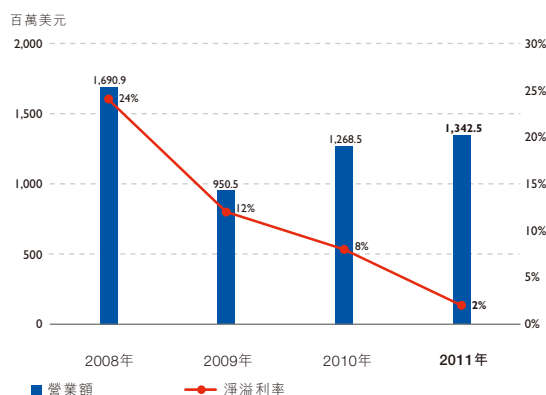
對本集團2011年的業績有影響力的主要因素如下：

- 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

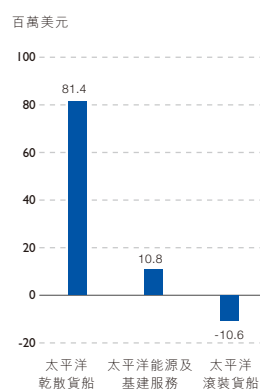
管理層以三個航運相關的報告分部分析本集團的業務：

- 太平洋乾散貨船
- 太平洋能源及基建服務
- 太平洋滾裝貨船

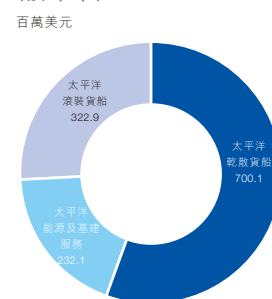
未分配業務主要為財務部門。

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



分部資產淨值 (於年末)



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

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)。

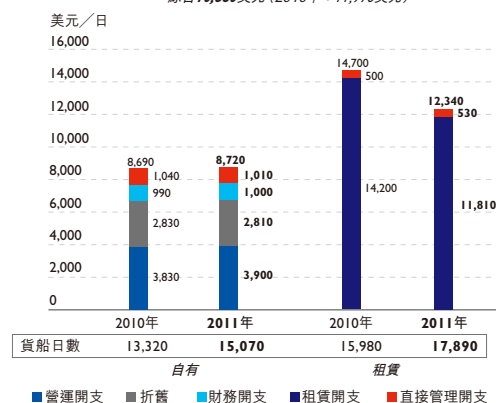
直接開支

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。

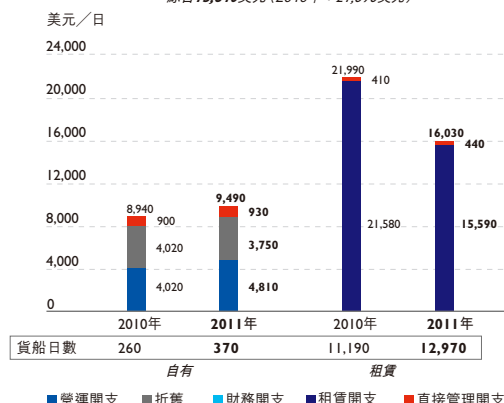
日均貨船開支—小靈便型乾散貨船

綜合10,680美元(2010年：11,970美元)



日均貨船開支—大靈便型乾散貨船

綜合15,840美元(2010年：21,690美元)



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%

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。

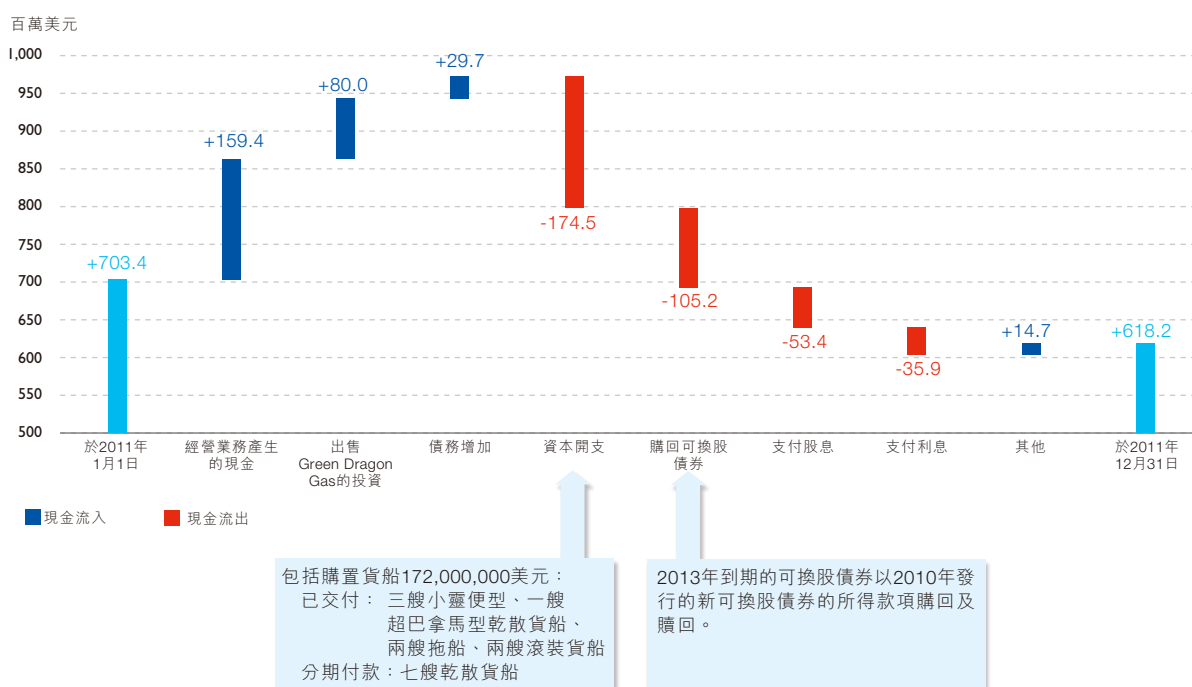
於2011年12月31日，本集團的現金狀況穩健，持有現金618,200,000美元，借貸淨額相對物業、機器及設備賬面淨值的負債比率為10.5%。按照現有資本承擔322,400,000美元，本集團持有足夠現金資源支付此等承擔。

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：

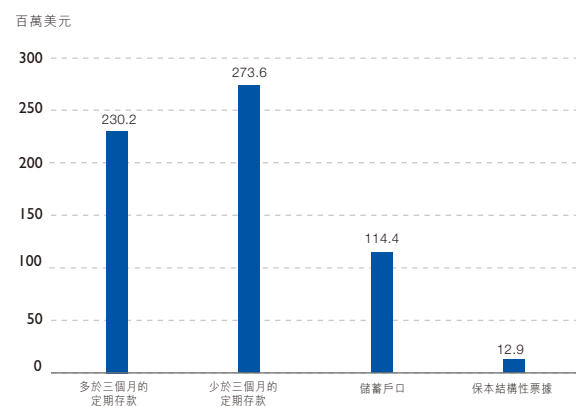
百萬美元	2011年	2010年	變動
有限制銀行存款 — 非流動資產	8.6	10.3	
有限制銀行存款 — 流動資產	11.2	3.4	
現金及存款	598.4	689.7	
現金及存款總額	618.2	703.4	-12%
長期借貸的流動部分	(65.3)	(165.7)	
長期借貸	(713.7)	(693.8)	
借貸總額	(779.0)	(859.5)	-9%
借貸淨額	(160.8)	(156.1)	+3%
借貸淨額相對物業、機器及設備賬面淨值	10.5%	10.2%	
借貸淨額相對股東權益	10.8%	10.1%	

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)



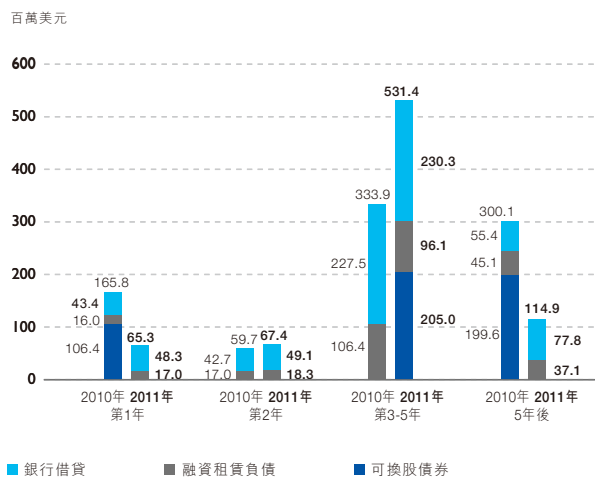
債務

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。

借貸按到期日及來源分析



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。

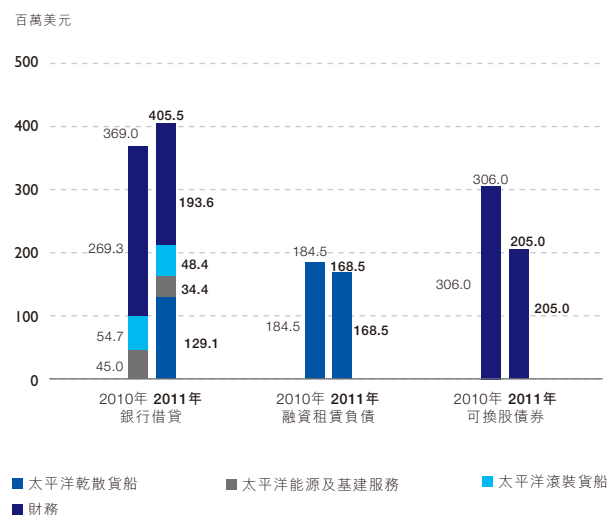
銀行借貸以相關業務分部的作業貨幣支用。

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。

借貸按來源及分部分析



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。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

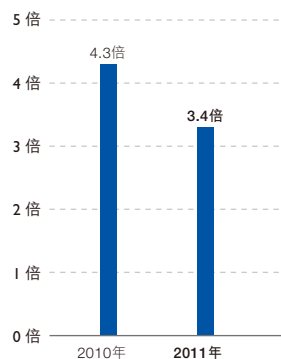
本集團可換股債券負債部分有所減少, 乃由於年內購回及註銷原有於2013年到期、票息為3.3%的可換股債券, 而使2011年12月31日的資產負債表只有於2016年到期、票息為1.75%的可換股債券所致。

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。

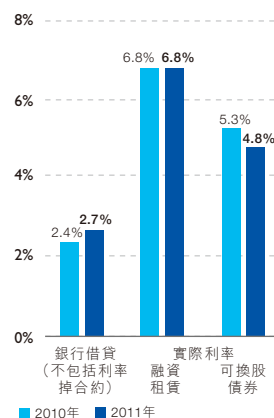
財務開支

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



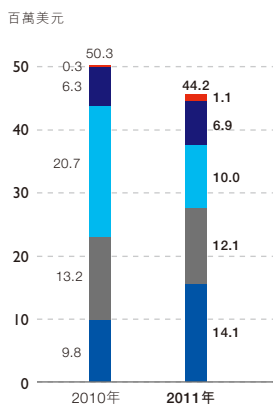
平均借貸利率



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。

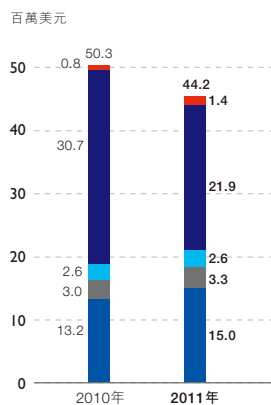
借貸產生的財務開支44,200,000美元（2010年：50,300,000美元）的分析如下：

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

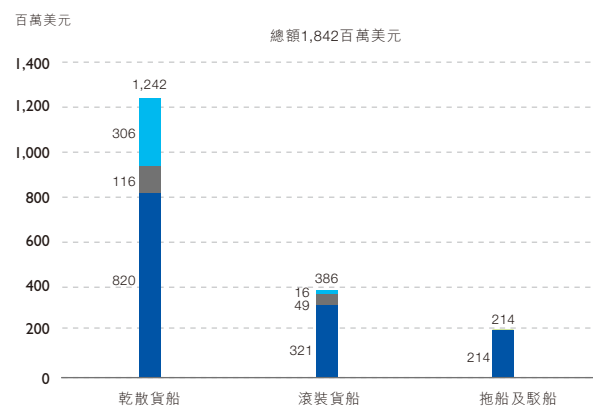
已交付貨船

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作業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



■ 貨船賬面值 1,355百萬美元
■ 已付款項 165百萬美元
■ 未付款 322百萬美元

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作業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		

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
-----------	---------------	---------------

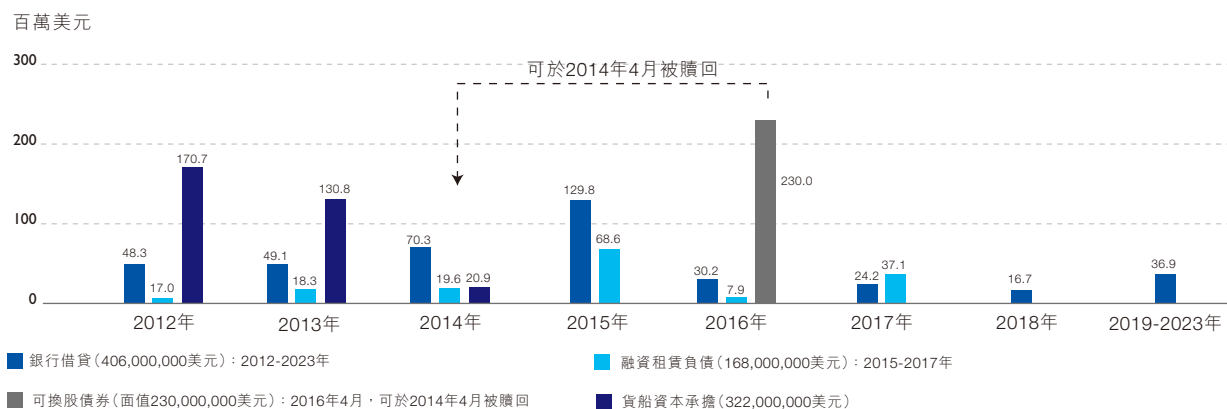
本集團的貨船經營租賃承擔為540,000,000美元（2010年：362,000,000美元），其中：小靈便型乾散貨船佔390,200,000美元；大靈便型乾散貨船佔119,700,000美元；拖船佔1,000,000美元；及超巴拿馬型乾散貨船佔29,100,000美元。經營租賃承擔增加主要由於中期（一至三年）的小靈便型及大靈便型乾散貨船租賃貨船日數增加所致。

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



股本及可換股債券－購買、出售或贖回證券

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。

除上文披露及為履行根據本公司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。

遵守有關董事進行證券交易的操守守則

董事會已採納聯交所證券上市規則(「上市規則」)附錄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，董事已於年內全面遵守標準守則所載列的規定標準及其操守守則。

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。

核數委員會審閱

本公司核數委員會已審閱此份本公司截至2011年12月31日止年度的全年業績公布及2011年度年報。

末期股息及截止過戶

董事會已建議派發截至2011年12月31日止年度之末期股息為每股5港仙，倘該股息於本公司2012年股東週年大會上獲股東批准，預期將於2012年5月10日或前後派付於2012年4月30日名列本公司股東名冊之股東。

本公司股東名冊將由2012年4月26日至4月30日(包括首尾日期)期間暫停辦理股份的過戶登記。所有股份過戶文件連同有關股票，須於2012年4月25日下午4時30分前遞交本公司的香港股份過戶登記分處，香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓，方有資格收取擬派之末期股息。末期股息的除息日為2012年4月24日。

年報及在聯交所網站的資料披露

此份全年業績公布載有上市規則附錄16第45(1)至45(8)段規定的所有資料，並已於聯交所網站www.hkexnews.hk及本公司網站www.pacificbasin.com登載。

本公司2011年度年報將在不遲於2012年3月16日或前後寄發予選擇收取印刷本之股東當日，在本公司網站www.pacificbasin.com登載。

董事

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

註：本業績公布之中英文版如有歧義，概以英文版為準。