
此乃要件 請即處理

閣下如對本通函的任何方面或應採取的行動有任何疑問，應諮詢股票經紀或其他註冊證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已將名下全部太平洋航運集團有限公司的股份全數售出或以其他方式轉讓，應立即將本通函交予買主或承讓人，或送交經手買賣或轉讓的銀行、股票經紀或其他代理商，以便轉交買主或承讓人。

香港聯合交易所有限公司對本通函的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本通函全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容引致的任何損失承擔任何責任。



太平洋航運集團有限公司*

(在百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：2343)

**須予披露交易：
收購將予建造之貨船**

二零零八年三月三日

目 錄

	頁次
釋義	1
董事會函件	
緒言	5
買賣協議之背景.....	6
買賣協議.....	7
Odense 合約之背景	11
Odense 合約.....	11
進行該等交易之理由	15
船隊	15
刊發本通函之理由.....	16
進一步資料	17
附錄 – 一般資料	18

釋 義

於本通函內，除文義另有所指外，下列詞語具有以下涵義：

「董事會」	指	本公司董事會；
「債券」	指	PB Issuer Limited於二零零七年十二月二十日發行的390,000,000美元於二零一三年到期之3.3%有擔保可換股債券，由本公司無條件及不可撤回地提供擔保，可以初步轉換價每股19.28港元轉換為股份，並以股份代號1606於聯交所上市；
「期租合約協議」	指	Prospect 59與承租人就期租賃第一艘NPIL貨船而訂立日期為二零零七年十月十八日之期租合約協議，租賃期將於該艘貨船交付時開始；
「本公司」或「太平洋航運」	指	太平洋航運集團有限公司，一間於百慕達註冊成立之有限公司，其股份於聯交所主板上市；
「完成」	指	買賣協議根據其條款及條件完成；
「完成日期」	指	完成之日期；
「董事」	指	本公司董事；
「載重噸」	指	測量乾散貨船載重量之單位，即指貨船在特定吃水線可運載包括貨物、燃料、水、儲藏物、備件、船員等之總重量(一般以公噸為單位)；
「歐元」	指	歐元，歐洲聯盟歐元區之法定貨幣；
「第一艘NPIL貨船」	指	一艘3,663車道米之新建造滾裝貨船，船號為L218，將由Odense A/S位於丹麥之造船廠建造及裝配設備。現時預期於二零零九年第三季度交付；

釋 義

「第一艘 Odense 貨船」	指	一艘 3,663 車道米之新建造滾裝貨船，船號為 L233，將由 Odense A/S 位於丹麥之造船廠建造及裝配設備。現時預期於二零一零年第三季度交付；
「英鎊」	指	英鎊，英國之法定貨幣；
「本集團」	指	本公司及其附屬公司，主要從事提供海運及物流支援服務；
「香港」	指	中華人民共和國香港特別行政區；
「港元」	指	港元，香港之法定貨幣；
「太平洋－IHC 聯營體」	指	太平洋－IHC 聯營體，成立於二零零一年十月，乃為分享其成員貨船所賺取的收益而訂立的合約安排。太平洋－IHC 聯營體由 Pacific Basin IHC Limited (前稱 International Handybulk Carriers Limited) (本公司一家全資附屬公司) 經營；
「太平洋－IHX 聯營體」	指	太平洋－IHX 聯營體，成立於二零零六年七月，乃為分享其成員貨船所賺取的收益而訂立的合約安排。太平洋－IHX 聯營體由 Pacific Basin IHX Limited (前稱 International Handymax Carriers Limited) (本公司一家全資附屬公司) 經營；
「車道米」	指	滾裝貨船運載量之量度單位，計算方法為載貨甲板長度(以米計)乘以載貨甲板闊度(以車道數目計)；
「最後實際可行日期」	指	二零零八年二月二十八日，即本通函付印前確定本通函所載若干資料之最後實際可行日期；
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則；

釋 義

「長期獎勵計劃」	指	本公司於二零零四年六月十七日採納之認股權計劃，並經股東在二零零五年六月八日舉行之股東特別大會上通過之一項決議案予以修訂及重新命名為長期獎勵計劃；
「NPIL」	指	New Paragon Investments Limited，即買賣協議下之賣方，為一家於香港註冊成立之公司；
「NPIL 貨船」	指	第一艘 NPIL 貨船及第二艘 NPIL 貨船；
「Odense A/S」	指	Odense Staalskibsvaerft A/S，即 NPIL 貨船及 Odense 貨船之造船商以及於 Odense 合約下之賣方；
「Odense 合約」	指	Illuminous Limited 及 Kumberstar Limited 分別與 Odense A/S 就 Illuminous Limited 及 Kumberstar Limited 收購第一艘 Odense 貨船及第二艘 Odense 貨船而訂立之兩份具法律約束力之造船合約；
「Odense 貨船」	指	第一艘 Odense 貨船及第二艘 Odense 貨船；
「PBVH」	指	PB Vessels Holding Limited，即買賣協議下之買方，為本公司一家直接全資附屬公司；
「Prospect 59」	指	Prospect Number 59 Limited，即 Prospect 62 之全資附屬公司，為一家根據英格蘭及威爾斯法律註冊成立之公司；
「Prospect 60」	指	Prospect Number 60 Limited，即 Prospect 62 之全資附屬公司，為一家根據英格蘭及威爾斯法律註冊成立之公司；
「Prospect 62」	指	Prospect Number 62 Limited，即 NPIL 之全資附屬公司，為一家根據英格蘭及威爾斯法律註冊成立之公司；
「滾裝貨船」	指	滾上滾下式之運輸工具，乃運載可利用坡道裝卸附帶滾輪和以滾輪式拖車運送而毋須運用起重機吊上及吊下貨船之貨物；

釋 義

「待售股份」	指	100股每股面值1.00英鎊之已發行股份，即Prospect 62之全部股本；
「第二艘NPIL貨船」	指	一艘3,663車道米之新建造滾裝貨船，船號為L220，將由Odense A/S位於丹麥之造船廠建造及裝配設備。現時預期於二零一零年第一季度交付；
「第二艘Odense貨船」	指	一艘3,663車道米之新建造滾裝貨船，船號為L234，將由Odense A/S位於丹麥之造船廠建造及裝配設備。現時預期於二零一一年第一季度交付；
「股東」	指	本公司股東；
「買賣協議」	指	NPIL與PBVH所訂立日期為二零零八年二月十三日之有條件買賣協議，據此於完成日期當日NPIL出售及PBVH購買待售股份；
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司；及
「美元」	指	美元，美國之法定貨幣。



太平洋航運集團有限公司*

(在百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：2343)

執行董事：

Christopher Richard Buttery
Richard Maurice Hext
Klaus Nyborg
王春林
Jan Rindbo

非執行董事：

Daniel Rochfort Bradshaw
李國賢博士

獨立非執行董事：

唐寶麟
Robert Charles Nicholson
Patrick Blackwell Paul
Alasdair George Morrison

敬啟者：

註冊辦事處：

Clarendon House
2 Church Street
Hamilton HM11
Bermuda

香港主要營業地點：

香港
中環
夏慤道10號
和記大廈7樓

須予披露交易：
收購將予建造之貨船

緒言

於二零零八年二月十三日，董事宣布：

- (A) 本公司一家全資附屬公司與 New Paragon Investments Limited (「NPIL」) 訂立買賣協議，以 25,788,600 歐元或約 37,600,000 美元 (約 293,300,000 港元) 之代價向 NPIL 購買 Prospect Number 62 Limited (「Prospect 62」) 之全部股本。基於該交易，本公司將因而承擔有關建造及交付兩艘新建造滾裝貨船 (「NPIL 貨船」) 以及第一艘該等新建造滾裝貨船之期租合約協議之全部權利及責任。NPIL 貨船預期於二零零九年第三季至二零一零年第一季之間交付。

* 僅供識別

董事會函件

(B) 同日，本公司另外兩家全資附屬公司分別與Odense Staalskibsvaerft A/S (「Odense A/S」) 訂立Odense合約，各自以每艘63,400,000歐元或約92,400,000美元(或約720,700,000港元)之代價向其收購兩艘新建造滾裝貨船(「Odense貨船」)。Odense貨船預期於二零一零年第三季至二零一一年第一季之間交付。

滾裝貨船乃運載可利用坡道裝卸附帶滾輪和以滾輪式拖車運送而毋須運用起重機吊上及吊下貨船之貨物。

買賣協議及Odense合約的主要條款載於本通函下文。

太平洋航運相信這是一個具吸引力的航運領域，此領域擁有良好的需求前景，且現有船隊船齡已趨老化、少新船預訂以及只有少數造船廠建造該類貨船，董事認為該等交易將讓本公司得以在此航運領域建立穩固的基礎。

根據上市規則，買賣協議項下擬購買待售股份之交易及Odense合約項下擬收購兩艘新建造滾裝貨船之交易，分別構成本公司之須予披露交易。本文件構成本公司根據上市規則規定就該等交易須向閣下寄發之通函。

買賣協議之背景

於二零零八年二月十三日，本公司一家全資附屬公司PBVH與NPIL訂立買賣協議。根據買賣協議，NPIL同意出售及PBVH同意購買一家NPIL之全資附屬公司Prospect 62之全部股本，代價為25,788,600歐元或約37,600,000美元(約293,300,000港元)。

Prospect 62為Prospect 59及Prospect 60之唯一股東。Prospect 59及Prospect 60分別為建造及交付兩艘3,663車道米之新建造滾裝貨船，即第一艘NPIL貨船及第二艘NPIL貨船合約之訂約方。另外，Prospect 59已就第一艘NPIL貨船與一家第三方船隻營運商訂立期租合約協議。

當完成購買待售股份之交易，Prospect 62將成為本公司之全資附屬公司，而本公司亦將承擔於買賣協議之完成日期後就NPIL貨船及期租合約協議之全部權利及責任。NPIL貨船預期於二零零九年第三季至二零一零年第一季之間交付，並將於彼等各自交付後由本公司營運。

買賣協議之主要條款載列如下。

買賣協議

買賣協議具有法律約束力，其條款及條件茲載述如下：

日期：二零零八年二月十三日

訂約方：買方：PBVH，為本公司之直接全資附屬公司。

賣方：NPIL，據董事在作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，NPIL連同其包括個人、信託及機構投資者在內的最終實益擁有人既不是本公司之關連人士(定義見上市規則)，亦為獨立於本公司及本公司關連人士(定義見上市規則)之第三方。就董事在作出一切合理查詢後所知，NPIL之主要業務為於航運領域之投資控股，而NPIL之最終實益擁有人之主要業務涉及投資於航運業務。

據董事在作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，除本通函所披露之交易外，於買賣協議訂立日期前過往12個月內，本公司未有與NPIL或其最終實益擁有人或相互關連或有其他聯繫的人士進行任何交易，而NPIL或其最終實益擁有人與於該段期間與本公司訂立交易以收購、出售或租賃貨船之訂約方(包括Odense A/S及其最終實益擁有人)概無任何其他關係。

將予收購之資產：待售股份，包括Prospect 62全部100股每股面值1.00英鎊之已發行股份。

董事會函件

於二零零七年十二月三十一日，Prospect 62之負債淨額約為98,000歐元(未經審核數字)。除擁有Prospect 59及Prospect 60之全部股本及就第一艘NPIL貨船及第二艘NPIL貨船的首期付款而分別向Prospect 59及Prospect 60墊支的借款外，Prospect 62概無其他重大資產或負債。Prospect 62於其成立日期(二零零七年七月六日)至二零零七年十二月三十一日期間所產生之虧損淨額約為11,000歐元(未經審核數字)。

於二零零七年十二月三十一日，Prospect 59及Prospect 60之負債淨額各自約為11,000歐元(未經審核數字)，主要包括有關第一艘NPIL貨船及第二艘NPIL貨船已付之首期之資本化貨船成本，減去相關銀行借款(將由NPIL於完成日期或之前提早償還)及來自Prospect 62之借款。Prospect 59及Prospect 60於彼等成立日期(二零零七年六月十三日)至二零零七年十二月三十一日期間各自所產生之虧損淨額約為12,000歐元(未經審核數字)。

代價 : 25,788,600歐元，或約37,600,000美元(約293,300,000港元)。

根據買賣協議，待售股份之代價以歐元計值。上述以美元及港元計值之代價乃分別以每歐元兌1.457美元及每美元兌7.80港元之匯率換算所得。

該代價相當於NPIL貨船之總購買價130,500,000歐元或約190,100,000美元(約1,482,800,000港元)，扣除該兩艘貨船未付的承擔104,711,400歐元或約152,500,000美元(約1,189,500,000港元)。

董事會函件

以上NPIL貨船之總購買價乃經訂約雙方公平磋商，且參考本公司從船舶經紀商所收集之市場情報，計及Maersk Broker K/S於二零零八年二月六日對該類型新建造滾裝貨船介乎64,000,000歐元至66,000,000歐元之指標性估值後所釐定。然而，一如滾裝貨船市場之普遍情況，近期並無有關第三方賣方出售大小及預期交付年份與NPIL貨船相同之新建造貨船之已公布資料，以便作出直接比較。

當完成購買待售股份之交易，Prospect 62將成為本公司之全資附屬公司，而本公司亦將承擔於NPIL貨船及期租合約協議之全部權利及責任，包括日後就NPIL貨船之應付分期款項合共104,711,400歐元或約152,500,000美元（約1,189,500,000港元）。

待售股份之代價乃按一般商業條款經公平磋商後釐定，董事相信該代價對本公司及各股東而言屬公平合理，並符合本公司及各股東之整體利益。

待售股份之代價及日後就NPIL貨船之分期款項擬以現金全數支付。本公司擬以其現金儲備支付其中約35,000,000歐元或約51,000,000美元（約397,800,000港元）之NPIL貨船總購買價（包括待售股份之代價），而約95,500,000歐元或約139,100,000美元（約1,085,000,000港元）則安排以新銀行貸款（本公司擬於臨近該等分期款項之付款日期時安排有關貸款）支付。本公司預期該等銀行貸款屬長期性質，條款與本公司現有銀行信貸之條款相若。

付款條款 : 根據買賣協議，待售股份之代價將於完成時全數支付。

董事會函件

就根據建造進程而支付之NPIL貨船分期款項而言，本公司現時預期於二零零八年將支付17,451,900歐元或約25,400,000美元（約198,100,000港元）、於二零零九年將支付69,807,600歐元或約101,700,000美元（約793,300,000港元）及於二零一零年將支付17,451,900歐元或約25,400,000美元（約198,100,000港元）。

- 條件 :
- 買賣協議須待達成以下條件，方告完成，其中包括：
- NPIL向PBVH聲明、保證及承諾，於買賣協議日期，買賣協議所載列之保證及聲明於各方面均為真實、準確及完整，並將於每日直至完成日期（包括該日）繼續為真實、準確及完整；及
 - NPIL已向PBVH遞交或促使遞交一切於買賣協議所載列以批准及落實待售股份轉讓之文件。

NPIL須於完成日期或之前達成以上條件。倘由於任何原因而未能於完成日期或之前達成任何以上條件，本公司將另行作出公告。

- 完成 :
- 在達成買賣協議內所載列條件的情況下，待售股份之轉讓預期於二零零八年三月十五日或之前完成。

- 付款擔保 :
- PBVH將向NPIL貨船之造船商提供銀行擔保，以擔保Prospect 59及Prospect 60各自就NPIL貨船部份分期款項之付款責任。倘Prospect 59或Prospect 60未能在到期時支付相關款項，造船商可要求履行該等付款擔保。

ODENSE 合約之背景

同日，本公司另外兩家全資附屬公司分別與 Odense A/S 訂立 Odense 合約，各自以每艘 63,400,000 歐元或約 92,400,000 美元（約 720,700,000 港元）之代價向其收購兩艘 3,663 車道米之新建造滾裝貨船，即第一艘 Odense 貨船及第二艘 Odense 貨船。Odense 貨船預期於二零一零年第三季至二零一一年第一季之間交付，並將於彼等各自交付後由本公司營運。

Odense 合約之主要條款載列如下。

ODENSE 合約

Odense 合約各自具有法律約束力，條款及條件大致相若，茲載述如下：

日期	:	二零零八年二月十三日
訂約方	:	買方：分別為 Illuminous Limited 及 Kumberstar Limited，各自為本公司之間接全資附屬公司。
	:	賣方：Odense A/S，據董事在作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，Odense A/S 連同其最終實益擁有人既不是本公司之關連人士（定義見上市規則），亦為獨立於本公司及本公司關連人士（定義見上市規則）之第三方。就董事在作出一切合理查詢後所知，Odense A/S 之主要業務為建造貨船，而 Odense A/S 之最終實益擁有人之主要業務為建造、擁有及營運多種類別之貨船。

董事會函件

據董事在作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，除本通函所披露之交易外，於Odense合約訂立日期前過往12個月內，本公司未有與Odense A/S或其最終實益擁有人或相互關連或有其他聯繫的人士進行任何交易，而Odense A/S或其最終實益擁有人與於該段期間與本公司訂立交易以收購、出售或租賃貨船之訂約方（包括NPIL及其最終實益擁有人）概無任何其他關係。

將予收購之資產 : 第一艘Odense貨船及第二艘Odense貨船，均為3,663車道米之新建造滾裝貨船，現時預期於二零一零年第三季至二零一一年第一季之間交付。

Odense貨船將由Odense A/S位於丹麥之造船廠建造及裝配設備。現時預期於Odense貨船各自交付後將由本公司營運。

代價 : 每艘為63,400,000歐元或約92,400,000美元（約720,700,000港元），兩艘貨船合共126,800,000歐元或約184,800,000美元（約1,441,400,000港元）。

根據Odense合約，Odense貨船之代價以歐元計值。上述之美元及港元計值之代價乃分別以每歐元兌1.457美元及每美元兌7.80港元之匯率換算所得。

董事會函件

該代價乃經訂約雙方公平磋商，且參考本公司從船舶經紀商所收集之市場情報，計及Maersk Broker K/S於二零零八年二月六日對該類型新建造滾裝貨船介乎64,000,000歐元至66,000,000歐元之指標性估值所釐定。然而，一如滾裝貨船市場之普遍情況，近期並無有關第三方賣方出售大小及預期交付年份與Odense貨船相同之新建造貨船之已公布資料，以便作出直接比較。

該代價乃按一般商業條款經公平磋商後釐定，董事相信該代價對本公司及各股東而言屬公平合理，並符合本公司及各股東之整體利益。

Odense貨船之代價擬以現金全數支付，其中約33,600,000歐元或約49,000,000美元(約382,200,000港元)預期以本公司之現金儲備支付，而約93,200,000歐元或約135,800,000美元(約1,059,200,000港元)則安排以新銀行貸款(本公司擬於臨近Odense貨船之付款日期時安排有關貸款)支付。本公司預期該等銀行貸款屬長期性質，條款與本公司現有銀行信貸之條款相若。

付款條款 : 根據Odense合約，代價將於下列時間支付：

代價之約16%，即合共20,060,000歐元或約29,200,000美元(約227,800,000港元)已於Odense合約日期後支付。餘款將根據Odense貨船之建造進程而支付。本公司現時預期於二零零九年將支付11,860,000歐元或約17,300,000美元(約134,900,000港元)、於二零一零年將支付77,090,000歐元或約112,400,000美元(約876,700,000港元)及於二零一一年將支付17,790,000歐元或約25,900,000美元(約202,000,000港元)。

董事會函件

- 付款擔保 : PBVH已向Odense A/S提供銀行擔保，以擔保Illuminous Limited及Kumberstar Limited各自就Odense貨船部份分期款項之付款責任。倘Illuminous Limited或Kumberstar Limited未能在到期時支付相關款項，Odense A/S可要求履行該等付款擔保。
- 退款擔保 : Odense A/S已向Odense合約下各買方提供銀行擔保，以擔保買方獲償還已支付Odense A/S之若干代價。該等退款擔保可於有關買方根據合約條款及條件取消及／或撤銷任何一份Odense合約時予以履行。
- 買方將有權取消及／或撤銷Odense合約的情況包括：
(i)延遲交付；(ii)該等新建造貨船之速度不足；(iii)耗油量過大；(iv)實際載重噸不足；及(v)可載負拖車數量不足，且超過許可限制。
- 交付 : 董事目前預期，除非任何買方與Odense A/S根據Odense合約協定任何延期，第一艘Odense貨船及第二艘Odense貨船將分別於二零一零年第三季或之前及二零一一年第一季或之前交付。

收購NPIL貨船及Odense貨船之財務影響

於NPIL貨船及Odense貨船交付後，本集團之固定資產(自有貨船)將增加約374,900,000美元(約2,924,200,000港元)，即NPIL貨船的總購買價及Odense貨船代價之總和。本公司擬以其現金儲備支付其中之約100,000,000美元(約780,000,000港元)及以新銀行貸款支付其中之約274,900,000美元(約2,144,200,000港元)。因此，倘本公司成功獲得該等新銀行貸款，本集團之流動資產預期減少100,000,000美元(約780,000,000港元)，長期負債預期增加250,800,000美元(約1,956,200,000港元)及流動負債預期增加24,100,000美元(約188,000,000港元)。

該等交易將讓本公司增添四艘新建造滾裝貨船，董事認為該等貨船交付後將提高本集團之盈利。

進行該等交易之理由

本公司為世界具領導地位之乾散貨航運公司之一，主要於亞太地區營運，一直物色機會收購更多小靈便型及大靈便型乾散貨船，從而擴充其船隊，以應付不斷增長之客戶需求，並提供可持續之增長及長遠股東價值。太平洋航運擁有規模龐大之現代化船隊，致力在維持本公司營運效率之餘，尋求向其客戶提供可靠及船期高度靈活之服務。

太平洋航運相信這是一個具吸引力的航運領域，此領域擁有良好的需求前景，且現有船隊船齡已趨老化、少新船預訂以及只有少數造船廠興建該類貨船，董事認為該等交易將讓本公司得以在此航運領域建立穩固的基礎。

買賣協議及Odense合約之條款各自乃按一般商業條款經公平磋商後釐定，董事相信該等條款對本公司及各股東而言屬公平合理，而根據該等合約擬進行之交易乃符合本公司及各股東之整體利益。

船隊

已訂購之滾裝貨船

隨著(i)買賣協議之簽署及完成，以及(ii)Odense合約之簽署，本公司將擁有4艘新建造滾裝貨船，現時計劃於二零零九年第三季至二零一一年第一季之間交付。

小靈便型乾散貨船船隊

於二零零八年獲交付一艘本公司已同意長期租入之貨船後，本公司之核心小靈便型乾散貨船船隊將由64艘貨船(約1,890,000載重噸)組成，包括17艘自有貨船及47艘租賃貨船。除一艘貨船外，所有小靈便型乾散貨船均透過太平洋-IHC聯營體按程租合約與期租合約之組合僱用。除核心小靈便型乾散貨船船隊外，太平洋-IHC聯營體亦經營若干短期租賃貨船，於最後實際可行日期達6艘貨船。

另外，本公司已訂購之新建造貨船數目達11艘(合共約340,000載重噸)，其中5艘計劃於二零零八年交付及6艘於二零零九年交付。該等新建造貨船中的10艘將分別於交付後納入本公司之自有船隊，而餘下一艘貨船則於交付後納入本公司的租賃船隊。

大靈便型乾散貨船船隊

於二零零八年獲交付一艘本公司已同意長期租入之貨船後，本公司之核心大靈便型乾散貨船船隊將由16艘貨船(約800,000載重噸)組成，包括3艘自有貨船及13艘租賃貨船。除2艘貨船按長期期租合約所僱用外，所有大靈便型乾散貨船均透過太平洋-IHX聯營體按程租合約與期租合約之組合僱用。除核心大靈便型乾散貨船船隊外，太平洋-IHX聯營體亦經營若干短期租賃貨船，於最後實際可行日期達19艘貨船。

另外，本公司已訂購一艘新建造貨船(約54,000載重噸)，該貨船將於二零零八年交付後納入本公司之自有船隊。

已訂購之超巴拿馬型散裝貨船

本公司已訂購一艘115,000載重噸之新建造散裝貨船，預期該貨船將於二零一一年第三季度交付。此外，本公司亦透過一所合營公司擁有另一艘115,000載重噸之新建造散裝貨船及一艘95,000載重噸之新建造散裝貨船之長期租約50%之權益，預期該兩艘貨船均於二零一一年第一季度交付。

拖船及駁船船隊

本公司現時擁有2艘拖船、一艘駁船，及長期租賃6艘拖船。該等拖船中，其中7艘由本公司擁有90%之附屬公司於澳洲營運港口拖船服務。餘下的拖船及駁船目前長期租予本公司於中東之合營企業用於運輸粒料及石塊。

此外，本公司已訂購6艘新建造拖船，預期於二零零八年至二零一零年之間交付後將加入本公司之自有船隊。

刊發本通函之理由

根據上市規則，買賣協議項下擬購買待售股份之交易及Odense合約項下擬收購兩艘新建造滾裝貨船之交易，分別構成本公司之須予披露交易。本文件構成本公司根據上市規則規定就該等交易須向閣下寄發之通函。

董事會函件

進一步資料

謹請閣下垂注本通函附錄所載之其他資料。

此致

列位股東 台照

承董事會命
公司秘書

Andrew T. Broomhead
謹啟

二零零八年三月三日

附註：本通函以 1.457 美元兌 1.00 歐元作為歐元換算為美元之匯率。

本通函以 1.00 美元兌 7.80 港元作為美元換算為港元之匯率。

1. 責任聲明

本通函載有符合上市規則所需提供有關本公司的詳細資料。董事願共同及個別對本通函所載資料之準確性承擔全部責任，並於作出一切合理查詢後確認，就彼等所知及所信，本通函所表達之意見乃經審慎周詳考慮後始行作出，而本通函並無遺漏任何其他事實，以致本通函所載任何內容產生誤導。

2. 股本

法定及已發行股本

於最後實際可行日期本公司的法定及已發行股本：

法定：	美元
3,600,000,000 股股份 (每股面值 0.10 美元)	360,000,000
已發行：	
1,584,180,109 股股份 (每股面值 0.10 美元)	158,418,010

所有現有已發行股份在各方面均享有同等權利，包括關於股息分派、投票及股本權益之所有權利。

於最後實際可行日期，除現有已發行股份及債券外，本公司概無任何部分股本或債務證券在聯交所以外之任何證券交易所上市或買賣，目前亦無申請或擬尋求將本公司股份或債務證券在任何其他證券交易所上市或買賣。

3. 權益披露

(i) 董事及行政總裁的權益

於最後實際可行日期，本公司各董事及行政總裁於本公司及其相聯法團（定義見證券及期貨條例第 XV 部）之股份、相關股份及債券中擁有：(a) 根據證券及期貨條例第 XV 部第 7 及第 8 分部須知會本公司及聯交所之權益及淡倉（包括根據證券及期貨條例之條文被當作或視作擁有之權益及淡倉）；或 (b) 根據證券及期貨條例第 352 條須記入本公司存置的登記冊內之權益及淡倉；或 (c) 根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則規定須知會本公司及聯交所之權益及淡倉如下：

於本公司股份、相關股份及債券中之好倉

董事姓名	公司權益	個人權益	家族權益	信託及 類似權益	股本衍生 工具 之相關 股份數目	股份 權益總額	約佔 本公司 已發行股本 之百分比
Christopher R. Buttery	-	-	-	2,150,000 ¹	-	2,150,000	0.14%
Richard M. Hext	-	2,612,994 ²	-	-	-	2,612,994	0.16%
李國賢博士	-	-	-	100,860,847 ³	-	100,860,847	6.37%
Daniel R. Bradshaw	386,417 ⁴	-	-	-	-	386,417	0.02%
王春林	-	1,170,000 ⁵	-	-	-	1,170,000	0.07%
Klaus Nyborg	-	2,000,000 ⁶	-	-	-	2,000,000	0.13%
Jan Rindbo	-	3,821,370 ⁷	-	-	-	3,821,370	0.24%

附註：

- (1) Turnwell Limited 擁有 2,150,000 股股份。根據證券及期貨條例，由於 Turnwell Limited 之股份由 Buttery 先生設立之全權信託所擁有，且此全權信託對象包括其本人及其家族成員，故 Buttery 先生被視為持有 Turnwell Limited 之全部股本。
- (2) 於二零零五年六月八日，3,333,333 股股份根據長期獎勵計劃以有限制股份獎勵形式授予 Hext 先生。就該 3,333,333 份有限制股份獎勵而言，其中 (i) 666,667 股股份已於二零零六年四月五日歸屬，(ii) 666,667 股股份已於二零零七年四月五日歸屬，(iii) 666,667 股股份將會於二零零八年四月五日歸屬，(iv) 666,666 股股份將會於二零零九年四月五日歸屬及 (v) 666,666 股股份將會於二零一零年四月五日歸屬。

根據日期為二零零六年三月二十日的有限制股份獎勵協議，Hext 先生於二零零五年四月五日加入本公司出任執行董事時獲授予之 5,000,000 份認股權已被註銷，取而代之於二零零六年三月二十八日以有限制股份獎勵形式獲授予 1,020,408 股股份，其中

(i)204,080股股份已於二零零六年四月五日歸屬，(ii)204,080股股份已於二零零七年四月五日歸屬，(iii)204,080股股份將會於二零零八年四月五日歸屬，(iv)204,080股股份將會於二零零九年四月五日歸屬及(v)204,088股股份將會於二零一零年四月五日歸屬。

於最後實際可行日期，Hext先生持有之股份餘額為2,612,994股股份。

- (3) 於100,860,847股股份中，Asia Distribution Limited、Wellex Investment Limited、Fortress Eagle Investment Limited及Invest Paradise International Limited分別實益擁有4,430,311股、21,973,536股、58,431,500股及16,025,500股股份。此等公司由李博士所設立之全權信託所控制，而此等信託之全權信託對象包括其家族成員。
- (4) Bradshaw先生為持有Cormorant Shipping Limited 100%已發行股本及持有Goldeneye Shipping Limited 50%已發行股本之股東。彼透過Cormorant Shipping Limited實益擁有353,241股股份，及被視為擁有Goldeneye Shipping Limited所持有之33,176股股份之權益。
- (5) 根據日期為二零零六年三月九日的有限制股份獎勵協議，於二零零六年三月二十四日，550,000股股份根據長期獎勵計劃以有限制股份獎勵形式授予王先生，其中110,000股股份已於二零零七年三月一日歸屬，其餘股份將於二零零八年、二零零九年、二零一零年及二零一一年三月一日各自按110,000股股份之相等數目歸屬。

根據日期為二零零七年五月十一日的有限制股份獎勵協議，再有730,000股股份以有限制股份獎勵形式授予王先生，其中(i)240,000股股份將會於二零零八年七月十四日歸屬，(ii)240,000股股份將會於二零零九年七月十四日歸屬，及(iii)250,000股股份將會於二零一零年七月十四日歸屬。

於最後實際可行日期，王先生持有之股份餘額為1,170,000股股份。

- (6) 根據長期獎勵計劃，2,500,000股股份已於二零零六年九月十九日以有限制股份獎勵形式授予Nyborg先生。500,000股股份已於二零零六年九月十九日歸屬，其餘股份將於二零零八年、二零零九年、二零一零年及二零一一年九月四日各自按500,000股股份之相等數目歸屬。

於最後實際可行日期，Nyborg先生持有之股份餘額為2,000,000股。

- (7) Rindbo先生之個人權益包括2,791,370股股份及根據長期獎勵計劃及日期為二零零七年五月十一日的有限制股份獎勵協議以有限制股份獎勵形式授予之1,030,000股股份，其中(i)340,000股股份將會於二零零八年七月十四日歸屬，(ii)340,000股股份將會於二零零九年七月十四日歸屬，及(iii)350,000股股份將會於二零一零年七月十四日歸屬。

除已披露者外，於最後實際可行日期，概無本公司董事或行政總裁於本公司及其相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)之股份、相關股份及債券中擁有：(a)根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所之權益及淡倉(包括根據證券及期貨條例之條文被當作或視作擁有之權益及淡倉)；或(b)根據證券及期貨條例第352條須記入本公司存置的登記冊內之權益及淡倉；或(c)根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則規定須知會本公司及聯交所之權益及淡倉。

(ii) 根據證券及期貨條例須予披露之股東權益

於最後實際可行日期，就本公司各董事或行政總裁所知，除本公司的董事或行政總裁外，下列人士於本公司股份及相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部須向本公司披露之權益或淡倉，或直接或間接擁有可在任何情況下於本集團的任何成員公司之股東大會上投票表決之任何類別股本面值10%或以上之權益：

名稱	身份／權益性質	股份數目	約佔本公司 已發行股本 之百分比
BNP Paribas Jersey Trust Corporation Limited ¹	受託人	100,860,847	6.37%
李國賢博士	一項全權信託之 成立人	100,860,847 ²	6.37% ²
JP Morgan Chase & Co.	實益擁有人、 投資經理及核准 借貸代理	154,141,641 ³ 3,000,000 ⁴	9.73% ³ 0.19% ⁴
摩根士丹利	所控制法團之權益	90,767,722 ³ 40,422,294 ⁴	5.73% ³ 2.55% ⁴

附註：

- (1) BNP Paribas Jersey Trust Corporation Limited 所持有之股份乃以本公司董事李博士所設立之全權信託之受託人身份持有。
- (2) 所列權益為好倉；於最後實際可行日期，根據證券及期貨條例第336條存置之股東登記冊內概無記錄任何淡倉。
- (3) 所列權益為好倉。
- (4) 所列權益為淡倉。

除已披露者外，於最後實際可行日期，本公司各董事及行政總裁概不知悉任何人士於本公司股份及相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第

3分部須向本公司披露之權益或淡倉，或直接或間接擁有可在任何情況下於本集團任何其他成員公司之股東大會上投票表決之任何類別股本面值10%或以上之權益。

4. 服務合約

於最後實際可行日期，各董事概無與本公司或其任何附屬公司訂立任何非於一年內屆滿或於一年內不可由本集團終止而毋須支付賠償(法定賠償除外)之服務合約。

5. 訴訟

於最後實際可行日期，本公司或其任何附屬公司概無牽涉任何重大訴訟或仲裁；而就各董事所知，本集團各成員公司亦無任何尚未了結或可能面臨之重大訴訟或申索。

6. 競爭權益

各董事或彼等各自之聯繫人士概無於直接或間接與本集團業務競爭之企業中擁有權益。

7. 其他事項

- (i) 本公司之公司秘書及合資格會計師為 Andrew Thomas Broomhead，彼為香港會計師公會及英格蘭及威爾斯特許會計師公會(Institute of Chartered Accountants in England and Wales)之資深會員。
- (ii) 本公司之註冊辦事處為 Clarendon House, 2 Church Street, Hamilton HM11, Bermuda。本公司之總辦事處及主要營業地點為香港中環夏慤道10號和記大廈7樓。
- (iii) 主要股份註冊及過戶登記處為 Butterfield Fund Services (Bermuda) Limited, Rosebank Centre, 11 Bermudiana Road, Pembroke, HM08, Bermuda。
- (iv) 本通函之中英文版如有歧義，概以英文版為準。