



太平洋航運集團有限公司*

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：2343)

截至二零零七年十二月三十一日止年度的 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」)截至二零零七年十二月三十一日止年度的業績如下：

摘要

百萬美元	截至十二月三十一日止年度	
	二零零七年	二零零六年
營業額	1,177.3	620.4
按期租合約對等基準的收入	700.5	344.8
股東應佔溢利	472.1	110.3
每股基本盈利(美仙)	30.1	8.3
每股基本盈利(港仙)	234	65

- 由於貨船收租日數增長及強勁的乾散貨運市況，本集團年內溢利上升**328%**至**472,100,000**美元(二零零六年：110,300,000美元)，包括出售收益137,400,000美元(二零零六年：23,800,000美元)。每股基本盈利為**2.34**港元(二零零六年：64.69港仙)
- 歷來最高之全年股息每股**1.20**港元，包括擬派末期股息75港仙，較二零零六年(42.5港仙)上升182%
- 穩健的資產負債表：總資產1,654,300,000美元，股東權益867,600,000美元。平均股本回報為78.0%(二零零六年：36.4%)
- 現金結餘為649,500,000美元，負債淨額對權益之比率為1.2%
- 由於自有及長期租賃船隊的擴展，小靈便型乾散貨船的收租日數增加**22%**至**20,100**日(二零零六年：16,420日)。小靈便型乾散貨船日均租金增加50%至23,200美元(二零零六年：15,420美元)
- 根據目前為止之承擔，小靈便型乾散貨船的收租日數於二零零八年預期增長**16%**
- 貨船資本開支總額為**257,500,000**美元(二零零六年：285,100,000美元)

* 僅供識別

- 出售13艘貨船，產生的出售收益為**137,400,000美元**（二零零六年：23,800,000美元），並回租其中12艘
- 核心乾散貨船船隊（包括新建造貨船）現時共有**95艘**（二零零七年二月：77艘），由33艘自有或融資租賃及62艘租賃貨船組成（其中12艘附帶購買選擇權）
- 二零零八年現有的23,310小靈便型乾散貨船的收租日中的**57%已獲訂約**，預期於執行合約時將帶來每日約27,360美元的收益（淨值）。小靈便型乾散貨船二零零九年的收租日中的25%已獲訂約。波羅的海小靈便型乾散貨船指數於二零零八年二月二十八日為每日32,578美元（淨值）
- **持續發展業務**，包括發展散貨港口、拖船及滾裝貨船等相關業務
- 儘管美國有衰退的危機，但藉著發展中國家工業持續的增長、貿易模式變化及船隊適度的淨增長，乾散貨市場前景**持續樂觀**

主席報告書

太平洋航運於二零零七年憑藉乾散貨市場蓬勃發展，取得自二零零四年上市以來最佳業績。本集團溢利增長328%至472,000,000美元及每股基本盈利增長262%至2.34港元。營業額增長90%至1,180,000,000美元，貨運量增長38%至2,900萬噸。本集團主要業務為營運貨船，為本集團工業客戶提供貨運服務。

董事會建議派付末期股息每股75港仙，使二零零七年的股息總額達到每股1.20港元(二零零六年：42.5港仙)，派息率為52%。董事會重申本公司會維持現時分派不少於每年度溢利50%的股息政策，至少直到二零零八年上半年度。隨後派息百分比將主要取決於本集團的投資計劃，但於任何情況下將維持慷慨的派息政策。

乾散貨市場於二零零七年十分暢旺。波羅的海乾散貨綜合指數(「BDI」)平均位於7070點，而過去十年平均位於2100點。暢旺的乾散貨市場反映年內中國、印度及其他發展中國家高速發展的工業化進程加快，對原材料的貨運需求增長估計為13%，但年內貨船供應增長只有6.5%。儘管主要由於市場對鐵礦石貨運的不確定性而引致BDI由二零零七年十一月的短暫高位下跌約三分之一至二月二十八日的7332點，按歷史水平計算，目前租金仍十分穩健，並超越二零零七年全年的平均值。

由於本集團總收租日中有42%於年初時並無訂約而市場租金不斷攀升，太平洋航運業績從中受惠。本集團小靈便型乾散貨船收租日數較去年同期增長22%，而按照迄今為止的承擔計算，預期於二零零八年至少再增長16%。

本集團核心乾散貨船船隊目前由95艘貨船組成，包括新建造貨船15艘，其中3艘為特別針對中國國際煤炭貿易而訂造的超巴拿馬型貨船。包括額外短期租賃貨船在內，本集團所控制的總乾散貨船船隊總數為120艘。本集團船隊具有三大規模效益：可向客戶提供更靈活、更可靠及更頻密的服務；可自其他船主取得更吸引的租入價；以及透過有效地組合貨物減少壓載時間，從而使本集團能夠向客戶提供具競爭力的收費。本集團船隊營運模式亦使本集團減低對其自有貨船的依賴：於二零零七年，本集團大靈便型乾散貨船分部營運的租賃噸位超過90%，並賺取溢利34,000,000美元，首個營運年度二零零六年則虧損4,100,000美元。

年內，本集團售出13艘貨船，錄得出售總收益137,000,000美元。本集團回租該等貨船其中12艘，使本集團可維持其船隊規模並可繼續受惠優勢的市場。

在發展乾散貨船業務的過程中，本集團得到多個於相關業務進行投資的寶貴機會。本集團正尋求若干由於本集團擁有經營乾散貨船的基礎而可成為潛在投資者的港口投資機會。二零零七年，本集團首個這類投資項目是南京的新綜合貨運碼頭，乃小靈便型乾散貨船於長江可通航的最高點。本集團亦透過收購投資於港口服務的Australian Maritime Services(目前正在進行更新設備及擴張業務的澳洲第二大拖船營運商)的90.1%股份。而本集團首個拖船投資項目為於二零零七年初收購的一艘拖船及

駁船，供Fujairah Bulk Shipping (將易名為Fujairah Mining and Shipping) 營運，與現有小靈便型及大靈便型乾散貨船業務相輔相成，於北阿拉伯灣吃水極淺的地區運載石塊及粒料。

於二零零八年二月，本集團宣布收購將於A.P. 穆勒－馬士基集團在丹麥Odense造船廠建造並根據合約於二零零九年至二零一一年期間交付的四艘滾裝貨船。此項收購令太平洋航運涉足這個有特色的貨船領域，而這領域具有多項與當初吸引本集團投入小靈便型乾散貨船領域相似的特點：低貨船訂單量及日漸老化的船隊，但擁有可觀的長期需求增長前景。

二零零八年迄今為止瀰漫於金融市場的不明朗氣氛已對航運市場環境構成威脅，而本集團繼續對其船隊的遠期訂約採取審慎策略。然而，實際經濟表現令人鼓舞，而二零零八年乾散貨業務供求顯示的訊號：新船數量偏低、港口及基礎設施的瓶頸制約，及中國的需求持續高企，這些均顯示二零零八年又將為太平洋航運的另一景氣年度。儘管未來一向難以預測，目前的指標顯示，對乾散貨的航運需求(尤其中國近期煤炭短缺及二零零八年巴西出口的鐵礦石合約價格上升65%均令需求加劇)將繼續於未來一段時期內表現強勁。目前市場上新建造乾散貨船訂單估計為營運船隊的57%，這或會壓抑市場上的樂觀情緒。但由於信貸市場緊縮及貨船主要部件(如主發動機)供應上遭遇困難，據悉有不少訂單要延遲交付或被迫取消。另一方面，太平洋航運近期在港口、港口服務及滾裝貨船業務的投資將減低因乾散貨市場疲弱而可能對本集團盈利帶來的任何不利影響。

本集團擁有強勁的資產負債表，現金結餘為6.5億美元，而負債淨額對股東權益比率僅為1.2%(包括於二零零七年十二月，本公司透過發行可換股債券籌集的3.9億美元)。據此本公司位處有利位置掌握各種機會。

出任太平洋航運主席一職，本人深感榮幸。前任主席Christopher Buttery已表示將從六月三十日起退任董事，但同意以長期顧問協議方式與本公司保持緊密聯繫。Christopher於本公司的創建過程中建樹良多，公司品牌現已代表了航運界的發展、創新及遠景，我們對他深表感激。本人冀盼協助太平洋航運於今後繼續不斷發展。

本人謹向太平洋航運各才幹過人、勤奮工作及盡忠職守的僱員表示衷心感謝：他們的努力和忠誠乃本集團成功的基本因素。

主席
唐寶麟

香港，二零零八年三月三日

業務回顧及展望

乾散貨市場

BDI於二零零七年升至歷史新高，主要由於中國及其他工業化國家對原材料需求不斷增長、新船交付增長相對較少、港口擠塞及廣泛內陸運輸及基建不足。該等因素令BDI由一月一日的4421點上升至十一月十三日的11039點。年內的BDI平均為7070點，較以往的十年平均2100點上升237%。

好望角型乾散貨船再度帶領市場，由於此等貨船全被用於鐵礦石及煤炭貿易，其供應短缺亦增加小型貨船的壓力。儘管總貨運量增長穩健，按年為7%，但每公噸貨物的平均航距的增加實際加大對貨船的需求。航距增加的主要原因乃由於中國對各類商品的強勁需求改變傳統貿易模式，進口貨物來自越來越遠的地區。中國國內對煤炭的需求及因而削減的煤炭出口量，迫使日本及台灣須從印尼、澳洲及南非入口更多煤炭。中國從巴西入口的鐵礦石，其航程約為從澳洲入口的三倍，並錄得按年增長28%。在穀物貿易方面，由於澳洲及歐洲天氣惡劣影響收成，供應轉移至較長航程的南美洲。

同時，澳洲及巴西港口擠塞減少貨船的實際供應，導致極大部分的好望角型及巴拿馬型噸位使用率不足：於三月高峰期，最高有17%的好望角型貨船在澳洲多個港口外閒置。內陸運輸網絡未能應付貨運需求亦加劇港口擠塞問題。

估計年內中國沿海運輸的煤炭增加7,000萬噸¹，吸納了原用於國際貿易的噸位。

總括上述因素，估計實際貨船需求按年增長13%²。在小宗散貨方面，肥料、廢料、鐵鋁氧石及鎳礦乃較小型貨船增長的推動力。舉例說明，鎳礦的載貨量由二零零五年的微不足道，增至二零零七年的1,570萬噸。

在供應方面，乾散貨船船隊總數輕微增長6.5%（小靈便型乾散貨船增長為3.4%），增長率為三年來最低，且輕易地被需求所吸納。船隊增長的計算方法為已交付的新建造噸位減報廢。由於較舊貨船仍可賺取可觀收入，故即使貨船已超過平均報廢年齡的28年，船主亦繼續沿用，令貨船報廢幾乎消失。

1. 資料來源：Howe Robinson

2. 資料來源：R.S. Platou

由於季節性鐵礦石協商、航期延誤、天氣干擾以及近期的農曆新年假期，令貨物減少，因此BDI自十一月起跌至約7300點(超過二零零七年的平均點)。近期報告指由四月一日起調高巴西鐵礦石合約價格65%的協定，應可帶動市場氣氛。

乾散貨業務概覽

太平洋航運的乾散貨船租賃業務，以「太平洋-IHC」(小靈便型)及「太平洋-IHX」(大靈便型)品牌，經營全世界其中一支最大的現代化小靈便型及大靈便型乾散貨船船隊。此船隊主要服務多類行業(包括農業、林木業、礦業、製造業及建築業)的一系列藍籌公司客戶的散貨運輸需要。

與客戶緊密接觸十分重要，本集團設有廣泛地區辦事處網絡，僱用富有經驗的航運業人才，為客戶提供當地銷售及營運服務。於二零零七年，除既有的香港、上海、東京、墨爾本、溫哥華、倫敦及杜拜辦事處外，本集團在奧克蘭及聖地牙哥開設新辦事處。

小靈便型乾散貨船

本集團以「太平洋-IHC」品牌經營的小靈便型乾散貨船業務於二零零七年繼續增長，核心自有及長期租賃貨船船隊由二零零七年一月一日的53艘擴展至二零零八年二月二十八日的63艘，令收租日增加22%至20,100日。此外，於二月二十八日，太平洋-IHC的短期租賃貨船有6艘，因此營運船隊總數為69艘。

憑藉其龐大、現代化及統一的船隊，太平洋-IHC為客戶提供可靠及頻密的服務。此外，憑藉太平洋航運有力可見的資產負債表，本集團能夠吸引一批尋求可依靠以承擔未來長期合約責任的可靠伙伴的客戶。很少其他航運公司能提供同樣的透明度及保障。本集團的船隊以混合現租及合約(涵蓋一至十年期)業務方式營運。本船隊從事環球貿易，但專注於本集團貨運合約組合集中的太平洋沿岸地區。集中在此區域的大量貨船及合約貨運在削減壓載時間(於二零零七年僅佔總營運日數的13.2%)方面產生協同作用。這讓本集團能為客戶提供具競爭力的收費，同時本集團亦能從業務中獲利更多。

本集團的小靈便型乾散貨船船隊於二零零七年運載17,700,000公噸貨物，較二零零六年上升11%。運載的主要貨品包括水泥、鋼材(包括廢五金)、肥料及穀物。由澳洲及美國西岸運載至東南亞(廢五金在當地循環再造成低質素鋼材產品)的廢五金數量尤其增長。由於對用於製造乙醇的粟米需求轉

強，在肥料貨運方面，本集團亦錄得強勁增長。本集團的小靈便型乾散貨船運載散貨商品類型非常廣泛，因此盈利波動遠小於運載相對較少貨物類型的好望角型及巴拿馬型乾散貨船。

於二零零七年，太平洋-IHC就小靈便型乾散貨船的20,100收租日的每日淨收入為23,200美元，年內貢獻260,500,000美元，較二零零六年盈利增長124%。

由於本集團客戶希望能管理其遠期貨運風險及確保可靠的航運服務，他們要求與本集團訂立多年性合約日益增加。因此，本集團將其遠期合約組合擴展至超過二零零八年，並已就二零零九年及二零一零年的貨運預訂有不俗的開始。下表分別列示截至二零零八年二月二十二日止太平洋-IHC於二零零七至二零零八年的船隊收租日數及預訂租金：

小靈便型乾散貨船業務概要	單位	二零零七年	二零零八年
<i>貨運承諾</i>			
收租日數	日數	20,100	12,270
貨運期貨協議淨額	日數	–	1,100
對等收租日數	日數	20,100	13,370
按期租合約對等基準之日均收入	美元	23,200	27,360
<i>貨船承諾</i>			
收租日數	日數	20,100	23,310
<i>持倉淨額</i>			
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	百分比	100%	57%

小靈便型貨運期貨協議業務概要	單位	二零零七年	二零零八年
已出售貨運期貨協議	日數	2,340	1,540
已購買貨運期貨協議	日數	(150)	(360)
已變現貨運期貨協議淨額	日數	(2,190)	(80)
已出售貨運期貨協議淨額(二零零七年十二月三十一日/ 二零零八年二月二十二日)	日數	–	1,100

大靈便型乾散貨船

為回應客戶要求本集團服務其大靈便型乾散貨船及其小靈便型乾散貨船的航運需要，太平洋-IHX 乃於二零零六年成立。於二零零七年，本集團積極擴展該業務，建立太平洋-IHX 的客戶關係、預訂貨運合約及其控制噸位。載貨量由二零零六年的5,300,000公噸增長超過兩倍至二零零七年的11,300,000公噸。

如太平洋-IHC，太平洋-IHX 配合順航及逆航貨運，以減少貨船壓載時間（於二零零七年為13.4%），從而將回報增至最大。太平洋-IHX 亦有限度地使用貨運期貨協議對沖其航運市場風險，尤其在未能即時取得合適貨運預訂的情況下。

於二零零七年，太平洋-IHX 運載的五種主要商品類別為煤炭、礦石、肥料、穀物及水泥／熟料。該等貨物中約55%於太平洋裝貨，45%於大西洋裝貨。最大的裝貨及卸貨區為印度洋及中東，儘管不少貨物亦於澳洲裝貨及於中國及東南亞卸貨。

於二零零八年二月二十八日，太平洋-IHX 總共控制33艘貨船，包括2艘自有貨船、12艘長期租賃貨船及19艘短期租賃貨船（太平洋-IHX 聯營體包括來自兩位第三方船東的噸位）。而去年二月總營運船隊數目為22艘。視乎市況，船隊將於未來十二個月進一步擴充。

於二零零七年，太平洋-IHX 就4,870大靈便型乾散貨船的收租日的每日淨收入額為30,040美元，年內貢獻34,000,000美元（二零零六年：虧損4,100,000美元）。

下表分別列示截至二零零八年二月二十二日止太平洋-IHX於二零零七年至二零零八年的船隊收租日數及預訂租金：

大靈便型乾散貨船業務概要	單位	二零零七年	二零零八年
<i>貨運承諾</i>			
收租日數	日數	4,870	4,130
貨運期貨協議淨額	日數	-	180
對等收租日數	日數	4,870	4,310
按期租合約對等基準之日均收入	美元	30,040	44,210
<i>貨船承諾</i>			
收租日數	日數	4,870	4,630
<i>持倉淨額</i>			
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	百分比	100%	93%

大靈便型貨運期貨協議業務概要	單位	二零零七年	二零零八年
已出售貨運期貨協議	日數	1,737	700
已購買貨運期貨協議	日數	(1,798)	(520)
已變現貨運期貨協議淨額	日數	61	-
已出售貨運期貨協議淨額(二零零七年十二月三十一日/ 二零零八年二月二十二日)	日數	-	180

散貨船隊發展

二手散貨船價格於二零零七年初已達到歷史高位，並於年內大部分時間繼續攀升，直至租金回順為止。於二零零七年一月，Clarkson就船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為28,500,000美元，僅於一年後，估值已上升超過50%至44,000,000美元。

本集團在營運中的核心船隊增加了20艘至80艘，此數目並將繼續增長，於二零零八年及二零零九年每年將各有六艘新建造貨船交付，於二零一零年至二零一一年將再有三艘貨船交付。我們於中國江門市南洋船舶工程有限公司之造船廠建造的八艘新建造貨船，其中第一艘已於二零零八年一月底交付。年內本集團進一步訂購七艘貨船，包括兩艘超巴拿馬型散裝貨船。該等新船之價格目前來看相比市價便宜。

於二零零七年，本集團出售了十三艘小靈便型乾散貨船，出售收益為137,400,000美元，並回租其中的十二艘，租期平均為三年，填補了本集團現有長期租賃(約八年)及短期租賃(少於一年)之間的中期租賃空隙。

船隊發展(不包括短期租賃貨船)⁶

貨船數目

	已交付船隊			已訂購的新建造貨船			船隊總數 (包括新 建造貨船)
	自有	租賃 ¹	總數	自有	租賃 ¹	總數	
小靈便型乾散貨船							
於二零零七年一月一日	22	32	54	11	1	12	66
新訂單	-	-	-	4	-	4	4
二手購入	1	-	1	-	-	-	1
新租賃 ²	-	5	5	-	2	2	7
新建造貨船交付	5	2	7	(5)	(2)	(7)	-
行使光船租賃貨船的購買選擇權	1	(1)	-	-	-	-	-
出售及有期回租 ^{3,4}	(11)	10	(1)	-	-	-	(1)
出售	(1)	-	(1)	-	-	-	(1)
租賃屆滿	-	(1)	(1)	-	-	-	(1)
於二零零八年二月二十八日	<u>17</u>	<u>47</u>	<u>64</u>	<u>10</u>	<u>1</u>	<u>11</u>	<u>75</u>
大靈便型乾散貨船							
於二零零七年一月一日	2	4	6	-	-	-	6
新訂單	-	-	-	1	-	1	1
二手購入	1	(1)	-	-	-	-	-
新租賃 ²	-	10	10	-	1	1	11
新建造貨船交付	-	1	1	-	(1)	(1)	-
租賃屆滿	-	(1)	(1)	-	-	-	(1)
於二零零八年二月二十八日	<u>3</u>	<u>13</u>	<u>16</u>	<u>1</u>	<u>-</u>	<u>1</u>	<u>17</u>
超巴拿馬型散裝貨船							
新訂單 ⁵	-	-	-	2	-	2	2
新租賃 ⁵	-	-	-	-	1	1	1
於二零零八年二月二十八日	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2</u>	<u>1</u>	<u>3</u>	<u>3</u>
於二零零八年二月二十八日的 乾散貨船船隊總數	<u><u>20</u></u>	<u><u>60</u></u>	<u><u>80</u></u>	<u><u>13</u></u>	<u><u>2</u></u>	<u><u>15</u></u>	<u><u>95</u></u>
滾裝貨船							
新訂單	-	-	-	4	-	4	4
於二零零八年二月二十八日	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>4</u>	<u>-</u>	<u>4</u>	<u>4</u>
拖船							
收購 Australian Maritime Services	-	6	6	-	-	-	6
新訂單	-	-	-	7	-	7	7
二手購入	1	-	1	-	-	-	1
新建造貨船交付	1	-	1	(1)	-	(1)	-
於二零零八年二月二十八日	<u>2</u>	<u>6</u>	<u>8</u>	<u>6</u>	<u>-</u>	<u>6</u>	<u>14</u>
駁船							
新訂單	-	-	-	1	-	1	1
新建造貨船交付	1	-	1	(1)	-	(1)	-
於二零零八年二月二十八日	<u>1</u>	<u>-</u>	<u>1</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>1</u>
於二零零八年二月二十八日的 其他類別貨船總數	<u><u>3</u></u>	<u><u>6</u></u>	<u><u>9</u></u>	<u><u>10</u></u>	<u><u>-</u></u>	<u><u>10</u></u>	<u><u>19</u></u>

- 1 包括附購買選擇權的26艘小靈便型、1艘大靈便型及1艘超巴拿馬型乾散貨船
- 2 各包括一艘預期於二零零八年上半年加入本集團租賃船隊之貨船
- 3 不包括「Port Angeles」。本集團於二零零五年為該艘貨船訂立出售及回租協議時，該艘貨船已被視為本集團的租賃新建造貨船。在會計帳目上，「Port Angeles」於二零零七年五月交付時出售交易才予以入帳
- 4 包括「Christine O」(前稱 Abbot Point)之出售交易。本集團目前按與市場現租掛鈎的租金回租「Christine O」，租期為兩年。由於本集團藉營運該艘貨船賺取管理費，該艘貨船被視為本集團之代他方管理貨船，而非租賃貨船
- 5 本集團透過一所50/50的合營公司擁有其中一艘自有新建造貨船及該艘租賃新建造貨船50%之權益
- 6 不包括純粹代他方管理之貨船

其他營運及業務發展

除了擁有及營運乾散貨船之核心業務，太平洋航運於其他範疇亦有多項重要的投資項目，其中包括散貨港口、港口服務(拖船)、若干乾散貨商品的採購、運輸及銷售以及滾裝貨船。本集團的投資均經審慎評估，及限於本集團認為可運用其核心業務的經驗且有潛質發展成具規模及對本集團未來業績有貢獻的項目。

亞太海基集團 (「APMIG」)

太平洋航運的全資附屬公司APMIG在中國及其他地方致力尋求散貨港口項目及其他海事基建之商機。現時市場對商品強勁且不斷增長的需求下，APMIG藉著與港口集團以及礦業及商品公司發展策略性聯盟，積極擴展太平洋航運於散貨商品供應鏈的市場地位。由於太平洋航運的國際航運經驗、客戶關係以及對金融及資本市場的洞察力，加上APMIG本身在中國航運、商品及政治方面的優秀網絡，APMIG被視為寶貴的合作夥伴。APMIG現由王春林先生－太平洋航運的董事所領導。

於二零零八年一月，APMIG向其南京龍潭天宇碼頭的合營公司注資1,700萬美元，為本集團於該合營公司的首筆資本承擔。該碼頭的營業執照已於二月發出並已正式開始營運。於二零零七年的營運測試中，碼頭成功處理16萬公噸之貨物。在合營公司管理團隊之監察下，預期該碼頭正式投入營運後的貨物吞吐量將穩步增長。

本集團繼續致力達成更多位處長江流域及中國沿岸其他重要位置的項目。

其他中國業務

由太平洋航運中國業務的主席李斌先生的領導下，本集團與中國其中一間最大的電力供應商中國華能集團（「華能集團」）的業務關係取得重大進展。太平洋航運與華能集團的船務分支Time Shipping組成的合營公司Pacific Time Shipping Limited已訂約建造一艘將於二零一一年交付的新建造超巴拿馬型散裝貨船。此外，太平洋航運亦直接與造船廠訂約建造兩艘將於二零一一年交付的新建造超巴拿馬型散裝貨船。預期該等貨船於交付後將參與運載華能集團所需的煤炭。

PB Towage

由於全球貨船數目的增長及新興市場貿易的擴展，船隻停靠港口的次數不斷上升，而太平洋航運的貨船每年停靠港口的次數亦以千計，因此，港口之吞吐量及相關服務（如拖船）應持續有可觀的發展前景，尤其在乾散貨及綜合貨物碼頭過往並無與貨櫃碼頭相同程度的資本投資，因此預期該等碼頭未來的發展步伐將與貨櫃碼頭相類似。同樣地，在大型新貨船數量不斷增加的情況下，港口拖船業於可服務此等大型貨船之現代化拖船的投資亦相對不足。於二零零七年十一月，本集團宣布收購港口拖船業務Australian Maritime Services。該業務在布里斯本、Port Botany（悉尼）、墨爾本及西澳擁有及營運七艘現代化之拖船。在此基礎上，本集團再訂購了六艘拖船，未來並擬透過直接購買新建造貨船及二手貨船或收購營運中的業務，尋求進一步擴展本集團的拖船船隊。

Fujairah Bulk Shipping

Fujairah Bulk Shipping L.L.C.於二零零六年一月在阿拉伯聯合酋長國註冊成立，並將易名為Fujairah Mining and Shipping（「FMS」）以更準確反映其業務之發展。過去兩年，FMS的盈利已有明顯改善，於二零零七年，太平洋航運應佔其盈利三分之一4,300,000美元（二零零六年：900,000美元）。本公司預測於未來數年其盈利將進一步增長。FMS的策略乃成為自富加勒採購及運載粒料往波斯灣多個地區的市場領導者。FMS已建立一個完善的採礦及航運組織，結合生產、供應、本地運輸、海上運輸及付運石塊及粒料予主要位於阿拉伯海灣的最終用戶。FMS的契機乃整合現時由生產至供應予最終用戶的零散供應鏈。

滾裝貨船

滾裝貨船可在坡道上快速裝卸附帶滾輪的貨物（主要為拖車），十分適合用於短程及沿海之運輸。預計此等貿易的需求於未來數年在土耳其、歐洲及亞洲東部將有不俗的增長。

於二零零八年二月，太平洋航運宣布簽訂轉讓合約，同意接掌將於 AP 穆勒－馬士基集團的 Odense 造船廠建造的兩艘滾裝貨船，並已簽約直接向該造船廠再訂購兩艘同類型的貨船。該四艘貨船將於二零零九年(一艘)、二零一零年(兩艘)及二零一一年(一艘)交付，總代價約為 3.75 億美元。

滾裝貨船領域的優勢與數年前吸引太平洋航運參與小靈便型乾散貨船領域的優勢相類似，即平均船齡高企(44%貨船的船齡已超過 25 年)、少新船預訂(只佔現有船隊的 17%)、需求前景良好以及該領域對優質服務的要求。其中一艘獲轉讓的貨船已訂約租賃予一間有信譽的營運商，租期為三年(另擁有額外兩年的租賃權)。

股份投資

董事會授權本集團可投資於其他上市乾散貨公司的股份，最高投資額為 50,000,000 美元。自二零零七年三月起，本集團有限度購入該等公司股份的長倉。由於本集團透過積極參與全球租賃市場輕易取得航運市場發展的資訊，以及乾散貨市場的強勁表現，該等投資已為本集團帶來令人鼓舞的利潤。本集團於二零零七年第四季大幅削減持倉，並於二零零八年一月出售餘下所有的投資，自起首以來平均投資金額為 22,300,000 美元，並錄得絕對回報 113%(25,200,000 美元)。當遇見合適商機時，本集團將在現有授權範圍內繼續投資於選定的航運股份。本集團將積極管理任何有關投資，並以嚴格風險管理措施監控該等投資活動。

股息

本公司已聲明的股息政策乃分派不少於每年度溢利的 50%。根據此項政策，董事會擬派末期股息每股 75 港仙(將於二零零八年四月十六日派付)。此乃本集團歷年來擬派的最高股息。結合中期的股息後，派息率為 52%。董事會將繼續維持其建議最少派付可供分派溢利 50% 的政策(直到至少本年度的上半年)。其後董事會將按照本集團的投資計劃檢討該政策，但本集團仍有意維持其慷慨派息的慣例。

本公司將於二零零八年四月三日至八日(包括該兩日)暫停辦理本公司股份的過戶登記。所有股份過戶文件連同有關股票須於二零零八年四月二日下午四時三十分前遞交本公司的香港股份註冊及過戶登記分處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 17 樓 1712-1716 室，方有資格獲派擬派的末期股息。

於派付二零零七年末期股息後，本集團將仍有保留溢利逾 328,600,000 美元可供分派。

展望

本集團相信二零零八年將再度為乾散貨市場豐收之年。亞洲發展中國家的工業生產增長將繼續強勁，並由中國所帶領（估計按年增長為18%），且大多數人士均預測市況將持續暢旺。

散貨市場的前景將視乎鐵礦石及煤炭的需求吸納較大型貨船供應的程度；鐵礦石難以預料的議價過程在本年至今已令租金明顯放緩。由於目前乾散貨船的使用率接近100%，引致租金可因港口擠塞情況、天氣或短期商品需求相對上些微的變動而急升（或驟降），租金的波動性因此相應大增。然而，由於小靈便型乾散貨船能運載的貨物種類較廣泛，所覆蓋的貿易航線範圍亦較廣闊，即使好望角型乾散貨運市場的租金大幅波動，這領域並未受到影響。去年，鐵鋁氧石、鋁粉、肥料及鎳等小宗散貨的貨運量超越預期，而本集團預期今年將有更多出人意表的突破。

本集團正密切留意國際金融市場的情況，特別是美國經濟的走勢，原因為其引致的負面情緒可能延伸至航運市場。尤其美國經濟衰退對作為乾散貨市場強勁推動力－中國經濟的潛在影響已被廣泛報導。然而，本集團對中國國內市場的強勢仍感樂觀，意指美國需求下降對中國國內生產總值增長的影響可能相對細小。

另一個令人關注的情況為乾散貨船的訂單佔營運船隊的比率已由去年一月的22%增加至二零零八年一月三十一日的57%。該等新船預計於二零零八年至二零一三年之間交付。本集團估計於二零零八年噸位交付量的增幅將保持於可接受的7.5%，預期繼續與需求的增長相近。其後實際貨船供應量將受主發動機、曲軸及起重機軸承等重要部件供應長期短缺所影響，尤其在較新及經驗較淺的中國造船廠，缺乏該等部件可能嚴重延誤建造進程。信貸市場的緊縮亦可能會阻礙多項新船建造項目，特別是行使建造新船的選擇權的資金供應。這些因素意味不少貨船可能延遲交付，若干貨船更可能無法交付。

同期，小靈便型乾散貨船訂單雖然已由去年一月的15%上升至二零零八年一月三十一日的35%，但此訂單比率在任何乾散貨船領域中仍然為最低。由於小靈便型乾散貨船中有20%貨船的船齡已超過30年，維持此等高齡貨船的運作成本高昂，本集團預期強制性報廢將增加，尤其在租金放緩的時候。在市況疲弱之情況下，貨船報廢成為市場自動調節的緩衝。小靈便型乾散貨船相對少的訂單及高企的船齡對乾散貨船船東而言仍為最具吸引力的乾散貨船領域。

概括而言，二零零八年的強勢，開始讓本集團對前景充滿信心。本集團的核心業務具靈活可靠的營運模式、高質素的客戶基礎及非常穩健的資產負債表（可動用現金達6.5億美元及極低的負債淨額）。本集團的核心業務持續穩健，且預期於過去兩年一直發展的新業務將為本集團帶來不斷增長的盈利貢獻。

綜合損益表

截至二零零七年十二月三十一日止年度

	附註	二零零七年 千美元	二零零六年 千美元
營業額	3	1,177,292	620,444
燃料、港口開銷、其他費用及應付其他聯營體成員款項	3	(476,819)	(275,668)
按期租合約對等基準的收入	3	700,473	344,776
直接開支		(315,951)	(215,807)
一般及行政管理開支		(17,798)	(12,291)
其他營運收入		87,907	13,699
其他營運開支		(103,228)	(18,930)
出售物業、機器及設備收益		137,437	23,787
營運溢利		488,840	135,234
財務開支		(24,103)	(26,831)
應佔共同控制實體溢利減虧損		8,284	3,024
除稅前溢利	4	473,021	111,427
稅項	5	(889)	(1,135)
本年度溢利		472,132	110,292
應佔			
股東權益		472,125	110,292
少數股東權益		7	—
		472,132	110,292
股息	6	243,571	78,407
股東應佔溢利的每股盈利			
基本	7(a)	30.05 美仙	8.33 美仙
攤薄	7(b)	30.00 美仙	8.28 美仙

綜合資產負債表

於二零零七年十二月三十一日

	附註	二零零七年 千美元	二零零六年 千美元
非流動資產			
物業、機器及設備		755,865	741,014
土地使用權		419	427
商譽		36,426	25,256
於共同控制實體的權益		19,543	15,299
衍生資產		10,885	11
應收貿易帳款及其他應收款項	8	10,662	11,968
		<u>833,800</u>	<u>793,975</u>
流動資產			
存貨		27,312	15,643
衍生資產		25,327	1,481
按公平值列帳及於損益表處理之財務資產		20,046	—
應收貿易帳款及其他應收款項	8	98,316	45,554
現金及現金等價物		649,535	63,242
		<u>820,536</u>	<u>125,920</u>
流動負債			
衍生負債		28,582	11,209
應付貿易帳款及其他應付款項	9	96,374	69,894
長期借貸的流動部分		23,627	23,881
應付稅項		1,548	1,698
		<u>150,131</u>	<u>106,682</u>
流動資產淨額		<u>670,405</u>	<u>19,238</u>
資產總額減流動負債		<u>1,504,205</u>	<u>813,213</u>
非流動負債			
衍生負債		—	1,636
長期借貸		636,638	326,584
		<u>636,638</u>	<u>328,220</u>
資產淨值		<u>867,567</u>	<u>484,993</u>
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本		158,403	155,785
保留溢利		480,907	145,048
其他儲備		227,826	184,160
		<u>867,136</u>	<u>484,993</u>
少數股東權益		431	—
總權益		<u>867,567</u>	<u>484,993</u>

附註：

1. 一般事項及編製基準

本公司於二零零四年三月十日根據百慕達一九八一年公司法在百慕達註冊成立為獲豁免有限公司。

本公司於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)上市。

財務報表乃按照香港會計師公會頒佈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，並以按公平值列帳及於損益表處理之財務資產及負債(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

編製該等財務報表時所採用之會計政策及計算方法，與二零零六年之年度財務報表所採用的一致，惟繼本集團採納與其業務有關之新訂或經修訂之準則及對已頒佈準則的詮釋後，本集團已變更其若干會計政策。除卻於財務報表內作出有關財務工具的新披露外，採納此等新訂或經修訂的準則及詮釋，並無導致本集團之會計政策發生重大變動。

3. 營業額及分部資料

本集團主要透過經營貨船船隊，從事提供乾散貨運服務。於年內所確認之營業額如下：

	二零零七年 千美元	二零零六年 千美元
營業額		
運費及租金	1,167,388	609,802
貨船管理收入	9,904	10,642
	<u>1,177,292</u>	<u>620,444</u>
燃料、港口開銷及其他費用	(221,518)	(183,565)
貨船租金開支(附註a)	(222,292)	(73,813)
應付其他聯營體成員款項(附註b)	(33,009)	(18,290)
	<u>(476,819)</u>	<u>(275,668)</u>
按期租合約對等基準的收入	<u>700,473</u>	<u>344,776</u>

(a) 貨船租金開支為IHC聯營體及IHX聯營體直接租入的貨船的租金。

(b) 應付其他聯營體成員款項指有關已扣除燃料、港口開銷及其他費用共25,200,000美元(二零零六年：14,400,000美元)的運費及租金的或然租賃款項。此乃按其他聯營體成員參與聯營體的自有貨船應佔的聯營體點數計算。

主要報告形式－業務分部

本集團的業務主要為提供乾散貨運服務，故本帳未有呈列業務分部資料。

次要報告形式－地區分部

董事認為提供乾散貨運服務乃跨國經營，該等業務的性質和成本的分配方法無法按照具體地區對營運溢利進行有意義的分配。因此本帳未有呈列地區分部資料。

4. 除稅前溢利

除稅前溢利已扣除／(計入)下列項目：

	二零零七年 千美元	二零零六年 千美元
折舊		
－自有貨船	21,395	17,158
－租賃貨船	14,645	15,063
－其他自有物業、廠房及設備	1,274	1,178
土地使用權攤銷	8	—
所耗燃料	126,502	91,396
所耗潤滑油	4,219	3,156
出售按公平值列帳及於損益表處理之財務資產之收益	24,070	—
按公平值列帳及於損益表處理之財務資產之公平值收益	4,369	—
燃料掉期合約淨(收益)／虧損	(37,285)	4,621
貨運期貨協議淨虧損	51,865	8,279

5. 稅項

香港利得稅已按本年度的估計應課稅溢利以稅率17.5%(二零零六年：17.5%)作出撥備。

海外溢利的應繳稅項已按本年度的估計應課稅溢利以本集團經營業務所在國家的適用稅率計算。

自綜合損益表扣除／(計入)的稅項為：

	二零零七年 千美元	二零零六年 千美元
即期稅項		
香港利得稅	1,131	585
海外稅項	495	309
過往年度(超額撥備)／撥備不足	(737)	241
	<u>889</u>	<u>1,135</u>

6. 股息

	二零零七年 千美元	二零零六年 千美元
已派付之中期股息每股45港仙(相等於5.8美仙) (二零零六年：每股20港仙或2.6美仙)	91,302	33,443
擬派末期股息每股75港仙(相等於9.6美仙) (二零零六年：每股22.5港仙或2.9美仙)	152,269	44,964
	<u>243,571</u>	<u>78,407</u>

於二零零七年及二零零六年派付的股息分別為136,266,000美元(每股67.5港仙或8.7美仙)及91,552,000美元(每股55港仙或7.1美仙)。本公司已於二零零八年三月三日宣佈擬派截至二零零七年十二月三十一日止年度之末期股息為每股75港仙(相等於9.6美仙)，股息總額為152,269,000美元。該等股息尚未於該等財務報表中反映為應付股息。

7. 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按本年度股東應佔本集團溢利除以已發行普通股的加權平均數(不包括本公司長期獎勵計劃之受託人所持的股份)計算。

	二零零七年	二零零六年
股東應佔溢利(千美元)	<u>472,125</u>	<u>110,292</u>
已發行普通股的加權平均數(千股)	<u>1,571,375</u>	<u>1,323,282</u>
每股基本盈利	<u>30.05 美仙</u>	<u>8.33 美仙</u>
相等於	<u>234.21 港仙</u>	<u>64.69 港仙</u>

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按本年度股東應佔本集團溢利除以已發行普通股的加權平均數加上根據本公司之長期獎勵計劃所授出的具潛在攤薄影響的普通股份數目(但不包括本公司長期獎勵計劃之受託人所持的股份)作出調整。

	二零零七年	二零零六年
股東應佔溢利(千美元)	<u>472,125</u>	<u>110,292</u>
已發行普通股的加權平均數(千股)	1,571,375	1,323,282
就認股權作出之調整(千股)	<u>2,496</u>	<u>7,999</u>
用於計算每股攤薄盈利之普通股加權平均數(千股)	<u>1,573,871</u>	<u>1,331,281</u>
每股攤薄盈利	<u>30.00 美仙</u>	<u>8.28 美仙</u>
相等於	<u>233.84 港仙</u>	<u>64.30 港仙</u>

8. 應收貿易帳款及其他應收款項

計入應收貿易帳款及其他應收款項內包括淨應收貿易帳款，其帳齡分析如下：

	二零零七年 千美元	二零零六年 千美元
30日或以下	18,280	18,682
31 – 60日	5,858	2,361
61 – 90日	3,694	369
90日以上	<u>2,815</u>	<u>1,520</u>
	<u>30,647</u>	<u>22,932</u>

應收貿易帳款主要包括與貨運相關的應收貿易帳款。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，於卸貨後及支付港口開銷及與貨運相關的費用後結清剩餘款項。本集團一般不給予客戶任何信貸期。

9. 應付貿易帳款及其他應付款項

計入應付貿易帳款及其他應付款項內包括應付貿易帳款，其帳齡分析如下：

	二零零七年 千美元	二零零六年 千美元
30日或以下	18,367	10,621
31 – 60日	1,002	1,315
61 – 90日	806	482
90日以上	2,287	1,243
	<u>22,462</u>	<u>13,661</u>

管理層討論及分析

二零零七年的營業額為1,177,300,000美元(二零零六年：620,400,000美元)，上升89.8%。按期租合約對等基準的收入及貨船管理收入為700,500,000美元(二零零六年：344,800,000美元)，上升103.2%。未計出售貨船的收益的溢利淨額為334,700,000美元(二零零六年：86,500,000美元)，上升286.9%。股東應佔溢利淨額為472,100,000美元(二零零六年：110,300,000美元)，上升328.0%。溢利淨額的增加主要是由於日均租金及所控制的貨船數目均有所增加；以及出售貨船之收益所致。以平均股本605,300,000美元(二零零六年：303,000,000美元)計算，二零零七年之回報為78.0%(二零零六年度：36.4%)。

收入

1,167,400,000美元(二零零六年：609,800,000美元)或99.2%(二零零六年：98.3%)的營業額來自本集團自有及租賃貨船，餘下的0.8%則來自第三方聯營體及非聯營體貨船商業及技術管理服務及提供海運服務業務。營業額按未扣除與貨運相關的開支、應付其他聯營體成員的款項(按其他聯營體成員的貨船參與聯營體應佔的聯營體點數計算)，以及燃料掉期合約公平值改變的總額呈列。與貨運相關的開支主要涉及佣金、燃料、港口開銷及短期租賃貨船的租金開支。

按期租合約對等基準的收入的變動分析概列如下：

百萬美元	小靈便型 乾散貨船	大靈便型 乾散貨船	貨船管理及 其他收入	合計
二零零六年	248.0	86.1	10.7	344.8
收租日的變動	56.7	9.7	—	66.4
日均租金的變動	215.6	71.9	—	287.5
其他	—	—	1.8	1.8
二零零七年	520.3	167.7	12.5	700.5

本年度小靈便型乾散貨船及大靈便型乾散貨船的表現分析如下：

	二零零六年	二零零七年 上半年	二零零七年 下半年	二零零七年	按年計的變動 (百分比)
小靈便型乾散貨船					
收租日	16,420	9,590	10,510	20,100	+ 22%
日均租金(美元)	15,420	19,750	26,350	23,200	+ 50%
日均貨船營運開支(美元)	8,880	9,370	11,040	10,240	+ 15%
大靈便型乾散貨船					
收租日	4,320	2,260	2,610	4,870	+ 13%
日均租金(美元)	17,660	25,180	34,250	30,040	+ 70%
日均貨船營運開支(美元)	18,600	20,580	25,200	23,050	+ 24%

註：上述大靈便型乾散貨船的表現不包括按日均租金8,460美元長期租賃租出而日均租賃開支為8,540美元的2艘貨船。

直接開支

二零零七年的直接開支為316,000,000美元(二零零六年：215,800,000美元)。增加部分主要是由於經營租賃的貨船租賃開支增加至202,200,000美元(二零零六年：120,000,000美元)，反映經營租賃下的平均租賃貨船數目上升45.6%，以及日均租金上升21.4%。

折舊開支增加至36,000,000美元(二零零六年：32,200,000美元)，主要由於本集團平均自有及融資租賃貨船數目由35艘增加至37艘所致。

自有及融資租賃貨船營運開支增加至45,100,000美元(二零零六年：38,400,000美元)，此乃主要由於本集團的平均自有貨船數目增加、船員工資增加及潤滑劑成本上升所致。

直接開支亦包括海運服務開支，以及30,400,000美元(二零零六年：23,500,000美元)的岸上直接開支分配。岸上直接開支分配為管理自有及租賃船隊及經營海事服務業務所直接產生的岸上僱員開支、辦事處及其他有關開支。

收租日與貨船日數的分析如下：

	二零零六年			二零零七年		
	自有貨船	租賃貨船	總計	自有貨船	租賃貨船	總計
小靈便型乾散貨船						
貨船日數	12,390	4,220	16,610	12,560	7,730	20,290
入塢	(180)	—	(180)	(160)	—	(160)
停租日	(10)	—	(10)	(30)	—	(30)
收租日	<u>12,200</u>	<u>4,220</u>	<u>16,420</u>	<u>12,370</u>	<u>7,730</u>	<u>20,100</u>
大靈便型乾散貨船						
貨船日數	390	3,930	4,320	730	4,140	4,870
入塢	—	—	—	—	—	—
停租日	—	—	—	—	—	—
收租日	<u>390</u>	<u>3,930</u>	<u>4,320</u>	<u>730</u>	<u>4,140</u>	<u>4,870</u>

自有貨船船隊整體停租日相當於每艘船每年0.8日(二零零六年：0.3日)。

小靈便型乾散貨船綜合貨船日均營運開支為每日10,240美元(二零零六年：8,880美元)，較去年上升15.3%。大靈便型乾散貨船綜合貨船日均營運開支為每日23,050美元(二零零六年：18,600美元)，較去年上升23.9%。

出售物業、機器及設備的收益

出售物業、機器及設備的收益總額為137,400,000美元(二零零六年：23,800,000美元)。本集團完成出售及回租12艘貨船，以及出售1艘貨船。出售所得的款項為365,900,000美元，為投資提供資金及增加一般營運資金。根據香港會計準則第17號「租賃」，該等出售及回租採納經營租賃會計方法，貨船被當作已出售，完成時隨即將出售收益或虧損確認，而其後的租賃款額確認為開支。

其他營運收入

貨運期貨協議收款的公平值變動為 50,900,000 美元 (二零零六年：10,600,000 美元)。

本集團於其他上市船務公司股份的投資列作流動資產。其公平值上升、股息及出售此等金融資產之收益為 29,700,000 美元 (二零零六年：無)。

此外，銀行利息及融資租賃收入則為 6,300,000 美元 (二零零六年：3,100,000 美元)。

其他營運開支

貨運期貨協議付款的公平值變動為 102,800,000 美元 (二零零六年：18,900,000 美元)。計及上文所示之 50,900,000 美元收款的公平值變動後，貨運期貨協議公平值之變動淨額為開支 51,900,000 美元 (二零零六年：8,300,000 美元)。

一般行政管理開支

本集團的行政管理開支總額為 48,200,000 美元 (二零零六年：35,800,000 美元)，當中包括列為直接開支的岸上直接開支分配 30,400,000 美元 (二零零六年：23,500,000 美元) 及一般行政管理開支 17,800,000 美元 (二零零六年：12,300,000 美元)。有關增加主要由於直接參與管理擴充後的船隊的僱員增加及以股權支付的長期補償上升至 5,300,000 美元 (二零零六年：2,500,000 美元) 所致。

行政管理開支總額佔營業額的百分比由 5.8% 下降至 4.1%。經營每艘自有、租賃及代他方管理貨船的全職岸上僱員數目亦由 2.8 人減少至 2.5 人。這並不包括從事提供測量及顧問服務而不參與管理該等貨船的僱員。

應佔共同控制實體溢利減虧損

本集團應佔共同控制實體溢利減虧損總額為 8,300,000 美元 (二零零六年：3,000,000 美元)。其主要為本集團應佔貨船「Captain Corelli」的業績 3,600,000 美元 (二零零六年：2,000,000 美元)，以及本集團應佔從事於中東生產、提供及運送粒料的業務 Fujairah Bulk Shipping L.L.C. 的三分一業績 4,300,000 美元 (二零零六年：900,000 美元)。

融資

財務開支24,100,000美元(二零零六年：26,800,000美元)中包括1,900,000美元(二零零六年：3,800,000美元)與自有貨船融資有關的銀行借貸之利息款項、19,900,000美元(二零零六年：21,200,000美元)與融資租賃貨船有關的融資費用及600,000美元與可換股債券有關利息款項。

銀行借貸利息

銀行借貸利息款項減少1,900,000美元，主要是由於二零零七年尚未償還銀行債務的平均結餘減少至30,100,000美元(二零零六年：62,200,000美元)所致。二零零七年自有貨船銀行借貸利息約為每日290美元(二零零六年：600美元)。銀行借貸為浮息借貸，但本集團透過利率掉期合約對沖相關風險。年度平均銀行借貸利率(對沖後)約為5.7厘(二零零六年：5.9厘)。

融資費用

融資費用為19,900,000美元(二零零六年：21,200,000美元)，乃指本集團為融資租賃貨船而產生之利息付款。於二零零七年十二月三十一日，流動及長期融資租賃負債總額為289,600,000美元。按季度定額支付的租金款項將分別以資產負債表內償還融資租賃負債及損益表內融資費用的方式列帳。二零零七年融資租賃貨船的融資費用約為每日3,230美元(二零零六年：3,410美元)。日均融資費用將隨著償還資產負債表內呈列的融資租賃負債而逐年減少。於租賃期內的融資費用可以固定利率表示，年度融資租賃平均利率約為6.7厘(二零零六年：6.7厘)。

可換股債券利息

二零零七年十二月期間，本集團發行390,000,000美元，年利率3.3厘於二零一三年到期的有擔保可換股債券，用作本集團之現有資本承擔的資金及為未來新投資提供資助。債券可以初步轉換價19.28港元轉換為本公司之普通股。然而，於二零零八年九月二十日至二零一零年十一月三日期間，僅可於本公司股份的收市價已連續五個交易日按19.28港元的兌換價最少溢價20%(即每股23.14港元或以上)方可進行兌換。600,000美元債券利息為該債券公平值之利息(固定利率5.7厘)。

稅項

根據本集團經營所在國的稅務規定，船運收入毋須或免除納稅。

現金流量

於二零零七年十二月三十一日，本集團的營運資金淨額為670,400,000美元。流動資金的主要來源包括銀行存款及現金649,500,000美元(主要為美元)及已承諾但尚未動用的有抵押銀行貸款融資額度101,800,000美元。本集團的流動資金需要主要來自一般營運資金需求(包括租賃及其他短期融資承擔)、擴展船隊及其他資本開支。

百萬美元	二零零六年	二零零七年
經營業務產生的現金淨額	148.2	314.0
— 購置物業、機器及設備	(286.6)	(259.4)
— 出售物業、機器及設備	39.9	365.9
— 其他	5.6	(4.5)
投資活動中(所用)／產生的現金淨額	(241.1)	102.0
— 於發行可換股債券經扣除發行開支後所得款項	—	384.2
— 於配售新股時發行的股份經扣除發行開支後所得款項	154.3	—
— 淨支用／(償還)銀行貸款	48.5	(29.0)
— 償還應付融資租賃—資本部份	(14.9)	(30.8)
— 已付利息及其他財務開支	(25.4)	(22.0)
— 已付股息	(91.6)	(136.3)
— 其他	3.1	4.2
融資活動中產生的現金淨額	74.0	170.3
於十二月三十一日的現金	63.2	649.5

金融工具

本集團面對利率、燃料價格、運費以及與以外幣指定之合約有關之外幣波動的風險。本集團透過利率掉期合約、燃料掉期合約、貨運期貨協議及遠期外匯合約對沖其所面對的相關風險。

於二零零七年十二月三十一日，遠期外匯合約及其中一份利率掉期合約符合現金流量對沖會計法。因此，此等工具於本年度的公平值的變動直接在對沖儲備予以確認。

燃料掉期合約以及貨運期貨協議並無採用對沖會計處理，主要由於該等金融工具的合約期(以一整月份計算)未能與貨運的合約期完全相配。而另一份利率掉期合約亦由於其合約條款不符合而無採用對沖會計處理。上述合約因公平值變動產生的收入或開支在損益表內之(i)財務開支(利率掉期合約)；(ii)燃料、港口開銷及其他費用(燃料掉期合約)；及(iii)其他營運收入及其他營運開支(貨運期貨協議)予以確認。採納香港會計準則第39號「金融工具：確認及計量」導致此等未來的合約之估計影響，提前於二零零七年度實現為未變現非現金收益一部分，為數14,600,000美元。此等合約相關的現金流量將會在未來的報告期間紀錄。

二零零七年本集團確認32,500,000美元的已變現衍生工具淨開支及14,600,000美元的未變現衍生工具淨收益，導致年內合共開支17,900,000美元。該等金額分析如下：

百萬美元	二零零六年	已變現	未變現	二零零七年
收益				
— 利率掉期合約	0.2	0.1	—	0.1
— 燃料掉期合約	4.2	8.7	29.3	38.0
— 貨運期貨協議	10.6	34.4	16.5	50.9
	<u>15.0</u>	<u>43.2</u>	<u>45.8</u>	<u>89.0</u>
虧損				
— 利率掉期合約	(1.5)	—	(1.5)	(1.5)
— 燃料掉期合約	(8.3)	(1.2)	(1.4)	(2.6)
— 貨運期貨協議	(18.9)	(74.5)	(28.3)	(102.8)
	<u>(28.7)</u>	<u>(75.7)</u>	<u>(31.2)</u>	<u>(106.9)</u>
淨額				
— 利率掉期合約	(1.3)	0.1	(1.5)	(1.4)
— 燃料掉期合約	(4.1)	7.5	27.9	35.4
— 貨運期貨協議	(8.3)	(40.1)	(11.8)	(51.9)
	<u>(13.7)</u>	<u>(32.5)</u>	<u>14.6</u>	<u>(17.9)</u>

債項

本集團的債項(主要為美元)包括融資租賃負債289,600,000美元、銀行貸款19,600,000美元及可換股債券負債部份351,100,000美元，其中16,600,000美元融資租賃負債及7,000,000美元銀行貸款為結算日後一年內應付的流動負債部分。

由於年內償還融資租賃負債，故其結餘減少至289,600,000美元(二零零六年：302,000,000美元)。銀行貸款減少至19,600,000美元(二零零六年：48,500,000美元)是由於本集團年內出售及回租貨船後償還及提早償還銀行借貸所致。二零零七年十二月期間，本集團發行390,000,000美元，年利率3.3厘於二零一三年到期的有擔保可換股債券，用作本集團之現有資本承擔的資金及為未來新投資提供資助。債券可以初步轉換價19.28港元轉換為本公司之普通股。然而，於二零零八年九月二十日至二零一零年十一月三日期間，僅可於本公司股份的收市價已連續五個交易日按19.28港元的兌換價最少溢價20%(即每股23.14港元或以上)方可進行兌換。

於二零零七年十二月三十一日，所有未償還的融資租賃負債將於二零一五年至二零一七年期間屆滿，所有未償還的有抵押銀行借貸將於二零一四年屆滿，而所有未償還的可換股債券將於二零一三年屆滿。

本集團的銀行借貸乃以本集團5艘帳面淨值總額為116,100,000美元的貨船以及轉讓這些貨船的有關盈利及保險作抵押。

本集團已承諾但尚未動用的銀行貸款融資額度為101,800,000美元，可供支付本集團新訂造貨船承擔及收購其他貨船的資金。

本集團的資本負債比率為1.4%(二零零六年：38.1%)。此乃按銀行貸款、融資租賃負債及可換股債券淨額(扣除現金)相當於物業、機器及設備帳面淨值及貨船融資租賃應收款的比率計算。

租賃承擔

租賃承擔包括本集團直接租賃及太平洋-IHC及IHX聯營體所租賃的貨船。經營租賃承擔為678,500,000美元(二零零六年：285,100,000美元)。該等承擔不包括列為物業、機器及設備的一部分的融資租賃下的貨船。租賃承擔增加主要由於經營租賃貨船的日均租金上升及年內平均增加租入12艘貨船所致。租賃承擔其中440,200,000美元為小靈便型乾散貨船相關的租賃承擔，而238,300,000美元則為大靈便型乾散貨船相關的租賃承擔，分析如下：

租賃承擔(百萬美元)	遲於一年			總計
	不遲於一年	但不遲於五年	遲於五年	
本集團之小靈便型乾散貨船	167.0	246.0	21.9	434.9
太平洋-IHC聯營體	5.3	—	—	5.3
小靈便型乾散貨船小計	<u>172.3</u>	<u>246.0</u>	<u>21.9</u>	<u>440.2</u>
本集團之大靈便型乾散貨船	116.2	69.1	—	185.3
太平洋-IHX聯營體	53.0	—	—	53.0
大靈便型乾散貨船小計	<u>169.2</u>	<u>69.1</u>	<u>—</u>	<u>238.3</u>
總計	<u>341.5</u>	<u>315.1</u>	<u>21.9</u>	<u>678.5</u>

租賃承擔(貨船日數)	遲於一年			總計
	不遲於一年	但不遲於五年	遲於五年	
本集團之小靈便型乾散貨船	11,280	18,860	2,100	32,240
太平洋-IHC聯營體	190	—	—	190
小靈便型乾散貨船小計	<u>11,470</u>	<u>18,860</u>	<u>2,100</u>	<u>32,430</u>
本集團之大靈便型乾散貨船	3,360	2,240	—	5,600
太平洋-IHX聯營體	910	—	—	910
大靈便型乾散貨船小計	<u>4,270</u>	<u>2,240</u>	<u>—</u>	<u>6,510</u>
總計	<u>15,740</u>	<u>21,100</u>	<u>2,100</u>	<u>38,940</u>

註：以上所示「本集團之小靈便型乾散貨船」及「本集團之大靈便型乾散貨船」為本集團直接租入的貨船；「太平洋-IHC聯營體」及「太平洋-IHX聯營體」為該等聯營體直接租入的貨船。

本集團就融資租賃的承擔有46,420日，而就經營租賃的承擔有37,840日。本集團的小靈便型乾散貨船及大靈便型乾散貨船於各年度根據經營租賃及融資租賃之日均租金及總貨船日數(假設購買選擇權不會於租賃合約到期前行使)如下：

年度	本集團之小靈便型 乾散貨船經營租賃		本集團之小靈便型 乾散貨船融資租賃		本集團之大靈便型 乾散貨船經營租賃	
	日均租金 (美元)	貨船日數	日均租金 (美元)	貨船日數	日均租金 (美元)	貨船日數
二零零八年	14,800	11,280	5,900	5,840	34,600	3,360
二零零九年	14,100	9,260	5,900	5,840	32,900	1,530
二零一零年	13,500	5,820	5,900	5,840	26,400	680
二零一一年	9,500	2,200	5,800	5,860	25,700	30
二零一二年	9,700	1,580	5,900	5,840	—	—
二零一三年	9,800	1,100	5,900	5,840	—	—
二零一四年	11,400	360	5,900	5,840	—	—
二零一五年	11,000	370	5,800	3,080	—	—
二零一六年	10,900	270	6,000	1,830	—	—
二零一七年	—	—	5,800	610	—	—
總計		<u>32,240</u>		<u>46,420</u>		<u>5,600</u>

部分租賃合約賦予本集團在租賃合約期間於預先決定的時間及按預先協定的行使價購買相關貨船的選擇權。小靈便型乾散貨船及大靈便型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	船種	貨船數目		貨船之 平均船齡 (年)	選擇權之 平均行使價 (百萬美元)
		融資租賃	經營租賃		
二零零八年	小靈便型	16	6	6	18.3
二零零九年	小靈便型	—	3	3	22.8
二零一零年	小靈便型	—	1	3	22.5
	大靈便型	—	1	5	17.7
總計		<u>16</u>	<u>11</u>		

資本開支、物業、機器及設備及承擔

二零零七年資本開支為259,400,000美元(主要包括支付增購6艘小靈便型乾散貨船及1艘大靈便型乾散貨船及13艘新建造貨船的分期付款252,700,000美元,及已資本化的入塢開支4,800,000美元)。

於二零零七年十二月三十一日,本集團擁有物業、機器及設備755,900,000美元,其中601,700,000美元涉及30艘已交付小靈便型乾散貨船及3艘已交付大靈便型乾散貨船,每艘貨船平均帳面淨值分別為17,600,000美元及24,200,000美元。

於二零零七年十二月三十一日,本集團就建造11艘小靈便型乾散貨船、1艘大靈便型乾散貨船、1艘超巴拿馬型散裝貨船及2艘拖船有不可撤銷的承擔274,200,000美元。此等貨船將於二零零八年一月至二零一一年七月期間交付予本集團。如下圖示,於年結後,本集團就其他貨船作出405,900,000美元承擔。

貨船資本承擔(百萬美元)	二零零八年	二零零九年	二零一零年	二零一一年	總計
建造11艘新建造小靈便型乾散貨船	137.6	49.3	—	—	186.9
建造1艘新建造大靈便型乾散貨船	32.1	—	—	—	32.1
建造1艘新建造超巴拿馬型散裝貨船	—	—	21.7	22.1	43.8
建造2艘拖船	11.4	—	—	—	11.4
	<u>181.1</u>	<u>49.3</u>	<u>21.7</u>	<u>22.1</u>	<u>274.2</u>
近期貨船承擔					
建造4艘新建造滾裝貨船	92.2	119.0	137.7	25.9	374.8
建造4艘拖船	9.4	19.4	2.3	—	31.1
	<u>101.6</u>	<u>138.4</u>	<u>140.0</u>	<u>25.9</u>	<u>405.9</u>
總計	<u>282.7</u>	<u>187.7</u>	<u>161.7</u>	<u>48.0</u>	<u>680.1</u>

上述貨船的承擔將由本集團經營業務所產生的現金、現有現金,已承諾但尚未動用的銀行貸款額及(如有需要)安排額外長期借貸提供所需資金。本集團已就以美元以外之貨幣結算之承擔訂立遠期外匯合約,可按已訂立之匯率購買有關的貨幣。

僱員

於二零零七年十二月三十一日，本集團在香港、上海、北京、大連、南京、東京、首爾、新加坡、孟買、卡拉奇、杜拜、富加勒、墨爾本、奧克蘭、倫敦、巴特埃森、休斯頓、溫哥華及聖地牙哥的辦事處合共聘用292名全職岸上僱員。香港為最大的辦事處，聘用160名僱員。

本集團二零零七年計入行政開支總額的僱員開支總額約為36,000,000美元(二零零六年：25,500,000美元)，相當於本集團本年度營業額的3.1%(二零零六年：4.1%)。

本集團僱員的酬金包括固定基本薪金、酌情花紅(按年內本集團及個別僱員之表現釐定)及長期性獎勵。

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(「強積金計劃」)。強積金計劃乃一項界定供款計劃；根據該計劃，僱主及其僱員均須按僱員有關收入的5%作出供款，以每月有關收入20,000港元為上限。本集團亦有作出自願供款。本集團的計劃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。

本公司的長期獎勵計劃讓本公司可向合資格參與者授出認股權及有限制股份獎勵。

購買、出售或贖回股份

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份。

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」)。

董事會在向各董事作出仔細查詢後確認，本公司董事已遵守標準守則及其操守守則所載列有關董事證券交易的規定標準。

遵守企業管治常規守則

本公司全年均有遵守上市規則附錄 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

本公司核數委員會已審閱此份本公司截至二零零七年十二月三十一日止年度的業績公布及二零零七年年報。

末期股息及截止過戶

董事會建議派發截至二零零七年十二月三十一日止年度之末期股息每股 75 港仙，倘股東於本公司之二零零八年股東週年大會上宣派該等股息，股息預期將於二零零八年四月十六日或相近日子派發予於二零零八年四月八日名列本公司股東名冊的股東。

本公司股東名冊將於二零零八年四月三日至二零零八年四月八日（包括該兩日）期間暫停辦理本公司股份的過戶登記。所有股份過戶文件連同有關股票須於二零零八年四月二日下午四時三十分前遞交本公司的香港股份註冊及過戶登記分處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 17 樓 1712-1716 室，方有資格獲派擬派末期股息。末期股息除息日為二零零八年四月一日。

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，並將在聯交所網站 www.hkex.com.hk 及本公司網站 www.pacbasin.com 登載。

本公司二零零七年年報將於二零零八年三月十七日或前後寄發予股東，並將不遲於當日在本公司網站 www.pacbasin.com 登載。

董事

於本公布刊發日期，本公司之執行董事為 Christopher Richard Buttery、Richard Maurice Hext、Klaus Nyborg、王春林及 Jan Rindbo，本公司之非執行董事為 Daniel Rochfort Bradshaw 及李國賢博士，本公司之獨立非執行董事為唐寶麟、Robert Charles Nicholson、Patrick Blackwell Paul 及 Alasdair George Morrison。

註：本業績公布之中英文版如有歧義，概以英文版為準。