



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)

截至二零零八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」)截至二零零八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	
	二零零八年	二零零七年
營業額	1,690.9	1,177.3
按期租合約對等基準的收入	909.4	700.5
股東應佔溢利	409.1	472.1
每股基本盈利(美仙)	24.3	30.1
每股基本盈利(港仙)	189	234

- 年內貨運租金十分波動，在創歷史新高後於近期錄得新低，在此環境下，本集團全年度溢利為**409,000,000美元**(二零零七年：472,000,000美元)。每股基本盈利為**1.89港元**(二零零七年：2.34港元)
- 一次性終止合約開支、貨船租賃合約之撥備、將於二零零九年出售貨船的減值以及股本投資按市價訂價之非現金虧損為**138,000,000美元**
- 於扣除該等開支前，本集團之經調整溢利為**547,000,000美元**，乃自上市以來之最佳表現
- 穩健的資產負債表：現金結餘為**1,024,000,000美元**及現金淨額為**176,000,000美元**
- 足以悉數支付資本承擔，包括非乾散貨船**433,000,000美元**及乾散貨船**130,000,000美元**

* 僅供識別

- 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**13%**至二零零八年的22,770日(二零零七年：20,100日)
- 二零零九年現有的22,090小靈便型乾散貨船的收租日中的**60%已獲訂約**，日均租金為16,950美元(淨值)；二零一零年的小靈便型乾散貨船的收租日中的**28%已獲訂約**。波羅的海小靈便型乾散貨船指數於二零零九年二月二十五日為每日8,212美元(淨值)
- **出售貨船**收益為150,000,000美元(二零零七年：137,000,000美元)
- **核心船隊(包括新建造貨船)**現時共有**119艘貨船**，由86艘乾散貨船、27艘拖船及駁船以及6艘滾裝貨船組成。乾散貨船船隊由68艘小靈便型乾散貨船、16艘大靈便型乾散貨船以及2艘超巴拿馬型乾散貨船組成
- **拖船分部(PB Towage)**的船隊擴展至17艘拖船及6艘駁船，業務由澳洲擴展至紐西蘭、印度及中東
- **滾裝貨船分部(PB RoRo)**現已成立，目前有4艘新建造滾裝貨船，並取得2艘新建造滾裝貨船的購買選擇權。首艘滾裝貨船將於二零零九年八月交付
- **合營公司FBSL持續發展**，於二零零八年成功取得一份於未來三年運輸54,000,000噸粒料的填海合約
- 透過積極管理業務、策略性重組以及降低開支，本集團作好充分準備渡過航運業危機
- 二零零九年的乾散貨運市場將繼續波動、不明朗及充滿挑戰

主席報告書

本年為相當特殊的一年。散貨租金先創下歷史高位，後在近期錄得新低點，在這種環境下，太平洋航運的淨溢利錄得409,000,000美元及每股基本盈利1.89港元。該等業績已扣除一次性租金開支、租賃貨船之有償契約撥備以及於一項股本投資按市價訂價之非現金虧損，合共138,000,000美元。在扣除該等開支前，本集團之經調整溢利為547,000,000美元，乃自二零零四年上市以來之最佳表現，而二零零七年本集團之溢利則為472,000,000美元。

如中期報告所載，董事會的股息政策已予修訂為派發不少於50%的溢利，但不包括出售貨船收益，而該等收益之前乃符合股息派發資格。二零零八年已派發中期股息76港仙，相等於符合股息派發資格的全年溢利的57%。因此，及根據集團的政策，董事會不建議就二零零八年派付末期股息。本集團將繼續保留現金，持盈保泰，以備於合適商機出現時作出投資。

太平洋航運擁有穩健的資產負債表。於年底，本集團擁有現金及銀行結餘10億美元及現金淨額176,000,000美元。本集團就非乾散貨船之資本開支承擔為433,000,000美元，就乾散貨船之資本開支承擔為130,000,000美元，本集團現有的現金結存足以全數支付上述承擔。本集團的現金狀況是過去15個月多項舉措的結果，包括於二零零七年十二月發行384,000,000美元的可換股債券、於二零零八年五月籌集271,000,000美元的新股本，以及於二零零八年六月獲得290,000,000美元的新銀行信貸。年內，本集團回購面值65,800,000美元的可換股債券，從而節省21,900,000美元的還款額。此外，本集團現正磋商獲取逾200,000,000美元之額外長期貨船融資。

本集團的現金狀況亦透過出售貨船而進一步改善。於二零零八年，本集團出售七艘乾散貨船及一艘拖船，總代價為313,000,000美元，變現出售收益為150,000,000美元。臨近二零零八年底及於二零零九年年初，本集團已就出售另外五艘貨船達成協議(均於二零零九年交付)。

波羅的海乾散貨綜合指數於二零零八年五月二十日升至歷史高位11,793點，並於二零零八年十二月五日跌至22年來的最低位663點。於二零零八年上半年，乾散貨船供不應求，推動小靈便型乾散貨船的現貨租金高達每日50,000美元。於下半年，隨著金融危機的爆發及貿易信貸的緊縮，散裝活動量暴跌，為現貨市場租金帶來極嚴重的後果。現貨市場租金曾跌至每日5,000美元以下，非常接近很多乾散貨船主每日的現金營運開支水平。

在此環境下，太平洋航運的策略乃審慎地鎖定遠期合約使本集團處於相對較有利位置，以應付當前極為惡劣的環境。於二零零九年二月二十日，本集團於二零零九年小靈便型乾散貨船收租日中的60%已獲訂約，每日租金為16,950美元(淨值)，於二零一零年的收租日中的28%亦已獲訂約。另一方面，於二月二十五日，波羅的海小靈便型乾散貨船現貨指數為每日8,212美元(淨值)。本集團二零零九年及二零一零年的大靈便型乾散貨船收租日已全數以具吸引力的租金獲訂約。

以上貨船預訂水平反映本集團現代化、裝備精良，以及可以靈活配合的大型船隊深受廣大客戶的歡迎，而透過遍佈全球的辦事處網絡亦為客戶的日常需要提供服務。本集團擁有顯著的經濟實力及可信賴服務表現的記錄，兩者皆能進一步鞏固本集團的實力，以吸引那些擔憂航運公司違約的貨主。同時，本集團亦要面對租家違約的風險，所以本集團主要將船隻租賃予工業貨物之生產商及終端客戶而非中介貨船營運商，令本集團處於相對有利位置。

對於乾散貨船市場下滑的速度及程度沒有人能預測。然而，本集團一直以來採取的策略，是透過籌集資金、出售及回租賃船以及投資於乾散貨船以外之業務，為疲弱的乾散貨船市場作好準備。該等非乾散貨船業務目前的發展令人滿意。本集團的首艘滾裝貨船定於二零零九年八月交付予PB RoRo，屆時將按照已訂立的三年期租約租予一間財政穩固的大型營運商。本集團的PB Towage在澳洲、紐西蘭及中東營運良好。本集團與富加勒政府合營的FBSL於近期獲得一項大型填海項目，該項目將自二零零九年開展，為期三年。在大中華地區，本集團與港口當局及航運客戶均已發展良好關係。

此外，為助本集團渡過現時的困難市況及加強鞏固本集團的實力，本集團已：

- 於二零零八年第四季度，縮減其非核心業務，包括PB Tankers及PB Ports，以集中資源於本集團投放大部分資本開支的核心乾散貨船業務(太平洋-IHC及-IHX)、PB RoRo和PB Towage業務。
- 隨着縮減非核心業務，人手亦因而裁減。故此本集團已減少二零零九年的管理開支，預期將較二零零八年下降25%。本集團的11位最高級行政人員已減薪10%。
- 於二零零八年十一月及十二月，就小靈便型乾散貨船及大靈便型乾散貨船的若干租賃支付一次性終止合約開支42,000,000美元，並同時以較低租金訂立新租約。此舉使本集團節省現金5,200,000美元的租金。
- 就貨船的有償租賃契約，於二零零八年的業績中，作出54,000,000美元的撥備。

本集團預期二零零九年的乾散貨運市場將繼續充滿挑戰、波動性及不明朗的因素。全球經濟前景於二零零九年首季度繼續惡化而且信貸狀況仍然極嚴峻。雖然市場補充已消耗的鐵礦石儲備或可暫時提高租金，但工業生產持續放緩及微乎其微的經濟增長甚至經濟倒退將極可能抑制貿易。乾散貨船船主既要面對需求減少的困局，更要面對過剩的全球貨船訂單。目前將於二零零九年至二零一一年交付的乾散貨船的全球訂單相當於營運中船隊的70%。有助緩和供應的因素有二：首先，由於貨船價值大幅下跌加上信貸緊縮，相當數量的訂單很有可能被取消或推遲；其次，許多貨船將報廢：截至二零零九年一月三十一日止三個月，約有6,400,000載重噸的貨船已報廢，超越過往五年之報廢量總和。本集團預計，倘市場持續低迷，此高報廢水平將持續。然而，本集團預期貨船供過於求的情況在未來若干時間內仍不會改善。因此太平洋航運擬保留資本以於適當時機以具吸引力的價格購入資產（最可能為乾散貨船）或公司。

本人謹此向太平洋航運勤奮和出眾之員工致謝。雖然市場環境困難，但本集團憑着優秀的管理團隊及非常穩健的資產狀況，將有助把握於艱難市況中出現的良機。

主席
唐寶麟

香港，二零零九年三月二日

業務回顧及展望

乾散貨市場

二零零八年乾散貨運市場出現戲劇性的發展。

於二零零八年上半年度，由於噸位需求按年估計增長10%，相比供應按年只增長6%，BDI於五月二十日攀升至歷史高位11,793點。小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船日均現貨租金分別為約50,000美元及70,000美元，而好望角型乾散貨船的租金曾短暫性達每日逾230,000美元。對資源需求殷切的遠東地區尤其是中國等新興經濟體推動了需求，這些經濟體的鋼材產量增加，因此需要從較遠的地區進口更多鐵礦石。同時，商品價格飆升，促使進口商提高其存貨水平，以避免價格進一步攀升，這令貨運量進一步增加。裝卸港口營運負荷已告飽和，導致港口擠塞更嚴重，令貨船實際供應減少。乾散貨船船隊持續100%的使用率直至年中為止，使租金保持於歷史高位。

二零零八年下半年度則成強烈對比，租金以前所未見的速度及程度下滑。貨物需求增長突然由升急轉為跌。截至十二月初，BDI下跌94%至663點，為22年來的最低點。較大的好望角型乾散貨船首當其衝，租金低見每日2,500美元。截至年底，大部分該等貨船不是閒置，便是以遠低於每日現金營運開支的租金裝載貨物。較小型的貨船由於較少依賴鐵礦石貿易，其船租稍為硬淨，惟僅是六個月前的歷史性租金的約10%。

如此異常的市場下滑是多種原因所導致的結果。隨著中國政府採取行動抑制過熱的房地產市場，中國原鋼材產量於二零零八年年中放緩。同時，全球信貸危機不斷惡化，從兩個方面沖擊航運市場：貿易融資被削減，貨運量因而急速下降；隨著全球經濟前景轉差，消費者削減消費及生產商減產。商品價格大幅下跌，導致許多持有大量存貨的買家預測價格會進一步下降而暫緩進口貨物，使情況進一步惡化。此外，全球貿易放緩，使原來有助推動貨運市場的其他兩個因素逆轉：遠程壓載航運減少以及港口擠塞已大為緩解，兩者在需求下降的同時增加了噸位供應量。

二零零八年下半年乾散貨航運需求按年計估計下降2%，而乾散貨船船隊則繼續穩定增長，按年計估計增加7%。最戲劇性的變化發生在二零零八年最後一季，乾散貨船船隊按年計增長7%而需求則按年計估計萎縮10%，導致供需差距擴大及租金前所未有的下跌。

註：需求增長的估計數字由 R.S. Platou 提供；供應增長的估計數字由 Clarkson 提供

市場上新建造貨船的交付於整個二零零八年仍相對穩定，惟大量於市場暢旺時改裝的油輪於二零零八年下半年陸續加入乾散貨船船隊。船東難以租出貨船，或面臨租金遠遠低於日常營運開支的情況下，貨船報廢活動隨之而增加，抵銷了部分該等新船供應。貨船報廢量於年底時增加：500萬載重噸乾散貨船於二零零八年下半年報廢，其中，單於十一月及十二月便報廢了440萬載重噸。另外再有200萬載重噸於一月份報廢，使報廢量於截至二零零九年一月三十一日止三個月達破紀錄的640萬載重噸，超過過往五年的報廢量總和。

儘管自十二月初以來，貨運市場已見改善，惟乾散貨船租金仍遠低於過往六年來的低點。

乾散貨運業務回顧

太平洋航運的核心乾散貨船租賃業務，分別以「太平洋－IHC」及「太平洋－IHX」品牌營運，其船隊乃全世界其中一支擁有最多現代化小靈便型及大靈便型乾散貨船的船隊。

該船隊服務多個行業，包括農業、林木業、礦業、製造業及建築業的藍籌客戶的散貨運輸需求。本集團的小靈便型及大靈便型乾散貨船運載的散貨商品類型廣泛，因此該等貨船的租金波動性低於運載較少貨物類型的好望角型及巴拿馬型乾散貨船。本集團的貨船一般直接為工業商品的生產商及終端客戶運載貨物，而非租予中介貨船營運商，因此降低了租家違約的風險。同樣地，本集團大部分的租賃貨船來自船東而非中介貨船營運商，確保船主違約的風險降至最低。

本集團利用租船貨運合約鎖定大部分收租日的租金收入以駕馭波動的航運市場。尤其在未能即時取得合適貨運合約的情況下，本集團亦有限度地使用期租合約及貨運期貨協議以對沖本集團所面對的風險。

本集團通過受僱全球八間貨船租賃辦事處具豐富經驗的租務及貨船營運專業隊伍無間斷的支援，致力為客戶提供專業及可靠的服務。本集團穩健的資產負債表有助吸引那些尋求有能力履行多年期合約責任的「安全」交易對手的客戶。航運環境經常變化，突發及自身不能控制的事件，例如氣候或港口延誤等，皆會影響貨船的航程。憑藉擁有一支大型、現代化及可以靈活配合的船隊，本集團有能力向客戶提供船期最靈活及可靠的服務。很少競爭對手能提供同樣的透明度及可靠性。

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二零零八年繼續增長。自二零零八年初本集團核心船隊的擴張，使貨船收租日數由二零零七年的20,100日增至二零零八年的22,770日，按年增長13%。本集團於年內出售及回租多艘貨船，以獲得可觀的出售收益，並降低船價下降的風險。該分部目前營運62艘自有及長期租賃貨船，另有11艘短期租賃貨船，因此船隊合共有73艘貨船。

本集團小靈便型乾散貨船的業務包括現租及涵蓋一至10年期的租約，且從事環球貿易，但主要集中在環太平洋地區。在此區域的大量貨船及貨物為本集團帶來營運優勢，例如可削減壓載時間（於二零零八年壓載日數僅佔總營運日數的14%）。此策略能使本集團為客戶提供具競爭力的收費。

此業務經擴大的船隊於二零零八年運載19,600,000噸貨物，較二零零七年上升11%。運載的貨品主要包括木材及林業產品、鋼材（包括廢五金）、穀物、金屬精礦及肥料。

於二零零八年，太平洋－IHC就小靈便型乾散貨船的22,770收租日的每日淨收入為29,250美元，年內的盈利貢獻為282,500,000美元（二零零七年：260,500,000美元），較二零零七年的盈利增長8%。

下表載列於二零零九年二月二十日太平洋－IHC於二零零八年及二零零九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	二零零八年	二零零九年
<i>貨運承諾</i>			
收租日數	日數	22,770	11,390
貨運期貨協議淨額	日數	—	1,880
對等收租日數	日數	22,770	13,270
按期租合約對等基準之日均收入	美元	29,250	16,950
<i>貨船承諾</i>			
收租日數	日數	22,770	22,090
<i>持倉淨額</i>			
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	百分比	100%	60%
小靈便型貨運期貨協議業務概要	單位	二零零八年	二零零九年
已出售貨運期貨協議	日數	1,980	2,050
已購買貨運期貨協議	日數	(450)	—
已變現貨運期貨協議淨額	日數	(1,530)	(170)
已出售貨運期貨協議淨額 (於二零零八年十二月三十一日／二零零九年二月二十日)	日數	—	1,880

大靈便型乾散貨船

本集團以「太平洋－IHX」品牌經營的大靈便型乾散貨船業務於二零零八年繼續增長。儘管市況動盪，太平洋－IHX在盈利貢獻及市場地位兩方面繼續表現穩健。該分部的收租日數由二零零七年的4,870日，增加至二零零八年的5,690日。該分部現時營運32艘貨船，包括兩艘自有、13艘長期租賃及17艘短期租賃貨船。

本集團的大靈便型乾散貨船業務繼續透過集中於五個核心地區，並配合順航及逆航貨運，以減少貨船壓載時間(於二零零八年僅佔總營運日數的12.8%)及提高回報。相比業務高度集中於太平洋地區的太平洋－IHC，太平洋－IHX的貨物當中約58%於大西洋、印度洋或中東裝卸，42%於太平洋裝卸。印度洋和中東為我們最大的裝貨及卸貨區，而不少貨物亦於澳洲及南美東岸裝貨並於中國及東南亞卸貨。

透過與現有及新客戶的合作，尤其憑藉集團地區辦事處的客戶網絡，貨運量由二零零七年的11,300,000噸增至二零零八年的11,700,000噸。於二零零八年，太平洋－IHX運載的五種主要貨品為鐵礦石、穀物、肥料、水泥／熟料及煤炭。

於二零零八年，太平洋－IHX就大靈便型乾散貨船5,690日(二零零七年：4,870日)的收租日的每日淨收入為44,870美元，年內的盈利貢獻為40,500,000美元(二零零七年：34,000,000美元)。

本集團迄今為止已取得多份遠期合約，現有已預訂的合約亦超出所控制的噸位。若市場再度下滑，此訂約率對我們有利。下表載列於二零零九年二月二十日太平洋－IHX於二零零八年及二零零九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	二零零八年	二零零九年
<i>貨運承諾</i>			
收租日數	日數	5,690	3,660
貨運期貨協議淨額	日數	—	860
對等收租日數	日數	5,690	4,520
按期租合約對等基準之日均收入	美元	44,870	30,000
<i>貨船承諾</i>			
收租日數	日數	5,690	3,680
<i>持倉淨額</i>			
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	百分比	100%	123%
大靈便型貨運期貨協議業務概要	單位	二零零八年	二零零九年
已出售貨運期貨協議	日數	1,970	1,450
已購買貨運期貨協議	日數	(1,870)	(500)
已變現貨運期貨協議淨額	日數	(100)	(90)
已出售貨運期貨協議淨額 (於二零零八年十二月三十一日／二零零九年二月二十日)	日數	—	860

超巴拿馬型乾散貨船

本集團繼續高度重視與中國最大發電商中國華能集團(「華能」)的合作關係。繼雙方之前合作訂約建造兩艘於二零一一年交付的115,000載重噸的散裝貨船，本集團年內與華能重新協定太平洋航運保留其中之一艘貨船之擁有權，並將自該艘貨船交付起以固定租金光船租賃予華能，為期15年。本集團亦已租入一艘於二零一一年交付95,000載重噸的散裝貨船，該租約為期10年並附帶購買選擇權。本集團已將該艘貨船以10年期的有期租約轉租予一間藍籌客戶。因此，本集團於大型乾散貨船的營運風險已大致上得到保障。

船隊營運

本集團對海員、貨船、貨物及環境的安全一直都非常重視，而本集團的技術營運隊伍於二零零八年繼續保持優秀的安全及環保記錄。有效的管理可嚴格控制貨船營運開支及將貨船故障次數減至最少，對為客戶提供可靠的服務十分重要。

太平洋航運派員擔任國際乾散貨船東協會(Intercargo)技術委員會(CASTEC)主席。該委員會負責向協會及其會員提供有關安全、技術及環境議題的意見。本集團擔任該委員會的主席，反映我們對上述議題的關注，以及對我們的資深技術人員的豐富經驗和聲譽的認可。

亞丁灣的海盜活動仍是業界擔憂的問題。雖然本集團的貨船未有時常經過該海域，本集團亦曾有兩艘貨船在海軍護送下平安渡過該海灣。本集團希望海軍在該海域加強巡邏下可降低貨船受攻擊的風險。

為表彰本集團的船隊在香港掛旗及受港口檢查的船隊當中其領先的貨船質素及船上安全的優秀表現，香港海事處授予本集團一獎項以作表揚。

核心船隊發展

二手乾散貨船價值於二零零八年中達到頂點，當時Clarkson就船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值超過50,000,000美元。於本年度下半年，隨著貨運市場下滑，貨船價值大幅下降。買家數目迅速減少，甚至出現買方放棄佔貨船總價格10%或以上的訂金及拒絕交付先前訂約購入的貨船。在缺乏交易之情況下，買賣市場異常淡靜，貨船有價無市，許多貨船經紀公司亦因此不再公布一般性價格行情。隨著船東及營運商在較低迷的市況下恢復買賣及租賃貨船，買賣活動在二零零八年十一月始有所好轉。

於本年度上半年，本集團出售七艘乾散貨船及一艘拖船，該等貨船均已成功交付予買主。至本年底，本集團同意進一步出售四艘貨船(均於二零零九年交付)，並以一年合約回租其中一艘。於二零零九年年初，本集團同意出售另一艘貨船，亦已以一年合約回租該艘貨船。

本集團的PB Towage船隊顯著擴展，透過購入貨船及收購公司淨增加11艘拖船及五艘駁船。

本集團的滾裝貨船分部已開始營運，目前已預訂四艘新建造貨船及取得購買另外兩艘新建造貨船之選擇權。

核心船隊發展(不包括短期租賃貨船)⁴

貨船數目	已交付船隊			已訂購的新建造貨船			船隊總數
	自有	租賃 ¹	總數	自有	租賃 ¹	總數	
小靈便型乾散貨船							
於二零零八年一月一日	16	48	64	11	1	12	76
新建造貨船交付	7	1	8	(7)	(1)	(8)	-
行使購買選擇權	4	(4)	-	-	-	-	-
新租賃	-	-	-	-	2	2	2
出售及有期回租	(4)	4	-	-	-	-	-
出售	(5)	-	(5)	-	-	-	(5)
租賃屆滿	-	(5)	(5)	-	-	-	(5)
於二零零九年二月二十八日	18	44	62	4	2	6	68
大靈便型乾散貨船							
於二零零八年一月一日	3	12	15	1	-	1	16
新建造貨船交付	1	-	1	(1)	-	(1)	-
新租賃	-	5	5	-	1	1	6
出售及有期回租	(1)	1	-	-	-	-	-
出售	(1)	-	(1)	-	-	-	(1)
租賃屆滿	-	(5)	(5)	-	-	-	(5)
於二零零九年二月二十八日 ²	2	13	15	-	1	1	16
超巴拿馬型散裝貨船							
於二零零八年一月一日	-	-	-	2	1	3	3
出售	-	-	-	(1)	-	(1)	(1)
於二零零九年二月二十八日	-	-	-	1	1	2	2
於二零零九年二月二十八日的乾散貨船總數	20	57	77	5	4	9	86
滾裝貨船							
新訂單 ³	-	-	-	6	-	6	6
於二零零九年二月二十八日	-	-	-	6	-	6	6
拖船							
於二零零八年一月一日	2	6	8	2	-	2	10
新訂單	-	-	-	7	-	7	7
新建造貨船交付	5	-	5	(5)	-	(5)	-
二手購入	3	-	3	-	-	-	3
收購 Sea-Tow	2	-	2	-	-	-	2
行使購買選擇權	6	(6)	-	-	-	-	-
出售	(1)	-	(1)	-	-	-	(1)
於二零零九年二月二十八日	17	-	17	4	-	4	21
駁船							
於二零零八年一月一日	1	-	1	-	-	-	1
二手購入	1	-	1	-	-	-	1
收購 Sea-Tow	4	-	4	-	-	-	4
於二零零九年二月二十八日	6	-	6	-	-	-	6
於二零零九年二月二十八日的其他類別貨船總數	23	-	23	10	-	10	33
於二零零九年二月二十八日的貨船總數	43	57	100	15	4	19	119

1 包括附購買選擇權的23艘小靈便型、1艘大靈便型及1艘超巴拿馬型租賃乾散貨船

2 包括 Pacific Victory，預期將於二零零九年四月完成出售及交付

3 包括2艘新建造滾裝貨船，本集團可於貨船從船廠交付起計2個月內行使購買選擇權購入該2艘滾裝貨船

4 不包括純粹代他方管理之貨船

其他營運及業務發展

鑒於航運市場嚴重低迷及前景暗淡，於二零零八年第四季度，本集團對各個營運部門進行詳細檢討，進而採取措施以提高應對長期低迷市場的能力，以及為本集團作好準備，以把握本集團相信將在衰退中出現的商機。

因此，本集團已決定重新專注於三個核心領域，分別為「太平洋－IHC」及「太平洋－IHX」品牌下營運的小靈便型及大靈便型乾散貨船的基礎業務、「PB RoRo」品牌下營運的滾裝貨船業務及「PB Towage」品牌下營運的拖船及駁船業務。本集團相信，該三類業務具有龐大潛力，並可為本集團的業績作出貢獻，預期此三類業務之組合將會為股東帶來最佳的長遠價值。

與此同時，本集團縮減了其海事管理服務營運的範圍，以及縮減了在中國從事的港口及基建業務之規模。然而，本集團仍視中國為太平洋航運最重點發展的地區之一。

PB Towage

太平洋航運以「PB Towage」品牌所從事的拖船業務於本年度大幅擴展。自二零零七年底開始於澳洲多個港口營運起，PB Towage現於大洋洲、印度及中東經營17艘拖船及六艘駁船，並進一步訂購了四艘拖船。該等貨船的用途甚為廣泛。

PB Towage Australia (前稱Australian Maritime Services)於二零零七年十一月被太平洋航運收購並更名，利用一支由八艘技術水平較高的拖船組成的現代化船隊，在墨爾本、博塔尼港(悉尼)、布里斯本及西澳大利亞為船舶提供港口拖船服務。於二零零八年夏季，太平洋航運收購Sea-Tow，並隨即將其更名為PB Sea-Tow。該公司為區內領先的項目拖船營運商，擁有一支由重型拖船及駁船組成的船隊，總辦事處設於紐西蘭奧克蘭。該收購提高PB Towage作為海上能源及建設產業的服務供應商之能力，和承擔複雜項目貨運的工作。PB Sea-Tow控制五艘拖船，包括近期收購的多用途拖船(為本集團拖船船隊中最大的一艘)及四艘重型起重駁船。PB Towage其他的拖船及駁船中其中一艘於印度進行離岸工作，另三艘拖船及兩艘駁船租予Fujairah Bulk Shipping於阿拉伯灣運輸粒料。

拖船業務向來並不是普遍的投資領域。太平洋航運在此業務上之策略為建立一支高質素、現代化和標準化的船隊，同時彙集相關的商業和營運專才於一身。本集團的現有知名度、國際地位及雄厚資本基礎，能促使PB Towage按此策略快速發展。拖船市場於二零零八年表現理想，說明其較其他類別的貨船更能抵禦本年度下半年金融及商品市場的變化，此乃港口設施及船舶運輸的持續擴展的結果，而需要海上建設及專門運輸的與新能源有關項目的推行亦起到相同作用。儘管如此，受嚴峻的經濟環境影響，本集團預期，拖船業務將於二零零九年面臨更具挑戰的商業環境。本集團致力構建

於主要與油氣相關建設(預期此市場可相對地維持蓬勃發展)的專門項目領域的地位，注重向中東、印度及亞洲(尤其是競爭者服務水平較低且設備過時及保養較差的港口及海上作業地區)的藍籌公司提供高質量拖船營運服務，以加強PB Towage在經濟不景下的抵禦能力。

滾裝貨船

於二零零八年二月，太平洋航運踏足滾裝貨船業務。本集團已訂約購入共四艘於丹麥Odense Steel Shipyard建造的新貨船，其後並擁有於韓國Hyundai Mipo Shipyard建造之另兩艘貨船之購買選擇權。首艘貨船計劃於二零零九年八月由Odense交付，而其他貨船將分別於二零一零年及二零一一年交付。

本集團所投資的貨船乃專門運載無人護送的貨運拖車，尤其易腐及高價值的貨物，以及提供定期、頻繁、快速回程及相對短途的運輸服務。該等貨船亦能運載於拖車上之集裝箱及其他無人護送的汽車。因此，該等貨船非常適用於現有歐洲及地中海地區的滾裝運輸服務，而該等業務的擴展乃歐盟運輸政策的主要目標。此市場完全異於現正面臨嚴重供應過剩之專用汽車運輸船以及專用汽車貨車運輸船市場，亦有異於常為新興及第三世界市場運載汽車、集裝箱及工程物料的遠程深海多用途滾裝貨船市場。

兩艘韓國建造貨船的合約以兩年期期租合約租賃予太平洋航運，並附帶本集團可於交付後收購該等貨船之選擇權之形式擬定。若本集團選擇不行使該等選擇權，選擇權費用將不會退回。

若本集團行使該等選擇權，六艘貨船之未支付代價合共約為403,000,000美元，佔本集團資本開支承擔之大部分。將於二零零九年交付之貨船已租予一大型營運商，為期三年(承租方可選擇進一步續期兩年)。因此，本集團直至二零一零年初為止並無貨船未被僱用之市場風險。

與船齡較高的貨船相比，本集團訂造的貨船憑藉其機動性、方便貨物操作之有效設計及領先市場的節能功效，能為營運商帶來巨大利益。全球滾裝貨船船隊平均船齡高(車道米運量的41%超過25年)，且新船預訂水平偏低(低於現有船隊的20%)。因此，本集團的新建造貨船將可滿足市場對新船的高需求。

我們在此業務上的策略是成為貨船供應商，向現有滾裝貨船營運商有期租賃該等貨船，使彼等於其自有貨船交付前可開發新貿易及擴大貨運量，及達致其營運上的靈活性。短期而言，我們正在尋找於歐洲及小亞細亞(即土耳其)之出租機遇，長遠而言，我們將放眼於滾裝貨運業務正在發展中的其他亞洲地區。目前的金融危機、艱難的全球經濟環境以及我們疲弱的歐洲目標市場，均影響海上拖

車貨運之需求。於過去六個月，海上拖車貨運之需求已減少約15%，這顯然受到關注。然而，目前銀行信貸緊縮以及貿易環境不濟將可能打消船主及營運商於短期內訂購新貨船的意欲，從而當貨運量再次回升時將進一步增加對我們的貨船的需求。

Fujairah Bulk Shipping

本集團位於阿拉伯聯合酋長國的合營公司Fujairah Bulk Shipping L.L.C. (「FBSL」) 持續發展，並取得令人滿意之表現。於年初進行股權重組後，該公司現由太平洋航運及富加勒政府共同擁有。於二零零八年，太平洋航運應佔FBSL溢利於扣除為使本集團於該業務的股權增至50%而產生的一次性重組開支後為1,900,000美元(二零零七年：4,300,000美元)。透過全面整合的供應鏈出口石塊及粒料，該核心業務持續增長，二零零八年出口量按年增長32%。

於二零零八年，FBSL與富加勒市政府簽訂一份填海合約，為富加勒北部一幅工業土地運輸約54,000,000噸的粒料。該項目的起動工作已於二零零八年第三季度開始，現正按較計劃為快的進度進行。該項目按計劃將於二零一一年年底前完成，預期於未來數年令FBSL的收入及溢利進一步增加。成功完成該項目有助FBSL於未來數年取得更多類似性質的業務。

本集團預期，FBSL的業務於二零零九年將持續增長，縱然於全球經濟放緩對海灣地區的影響下，其增速會略微減慢。同時，FBSL作為該地區高品質粒料可靠供應商的聲譽正繼續提升，相信這將會為本集團提供更多商機。

PB Ports

本集團的中國港口及基建部門已縮減規模，以集中於管理本集團於南京龍潭天宇碼頭的投資，本集團於其中擁有45%權益。於其首個營運年度，該碼頭處理超過120萬噸乾散貨，符合原來的預期。目前本集團無意在中國境內外尋求新的港口投資項目。然而，由於本集團在加拿大西岸參與一項拖船及駁船項目，集團同時投資於Gold River碼頭設施，該碼頭預期將於本年較後時間開始營運。

PB Maritime Services 及 *PB Tankers*

本集團於二零零八年第四季度檢討業務之後，本集團出售於新加坡之 *PB Tankers* 及 *PB Maritime Services* 業務。該等業務主要為油輪及氣船提供商業與技術管理服務。本集團亦關閉 *PB Maritime Services* 於塞浦路斯之辦事處，並將其總部調回香港。

PB Maritime Services 目前於香港及利物浦為太平洋航運的自有船隊及選定之客戶提供技術管理服務。於香港的 *PB Maritime Services* 主要管理乾散貨船，而於利物浦的 *Meridian Marine* 則致力於管理滾裝貨船、離岸及其他特種船。*Meridian* 於滾裝貨船管理方面之專業知識為 *PB RoRo* 策略其中之關鍵一環。

PB Maritime Services 亦保留位於馬尼拉和大連的船員辦事處，使本集團可直接控制海員的招募與培訓工作，這對貨船的正常營運至關重要。本集團亦正在東歐地區建立我們之根據地以確保可長期獲得可靠的滾裝貨船船員人才。

PB Maritime Services 的海上貨船管理技能讓本集團可向那些在當前經濟困境下尋求資產管理方案的客戶提供有效的支援。

股息

如中期報告所載，董事會的股息政策已予修訂為派發不少於 50% 的溢利，但不包括出售貨船收益，而該等收益之前乃符合股息派發資格。二零零八年已派發中期股息 76 港仙，相等於符合股息派發資格的全年溢利的 57%。因此，及根據集團的政策，董事會不建議就二零零八年派付末期股息。本集團將繼續保留現金，持盈保泰，以備於合適商機出現時作出投資。

展望

我們相信，二零零九年對乾散貨船船主及營運商而言將為極其艱難的一年，特別是倘全球經濟繼續惡化，發達經濟體系進入衰退而新興市場增長顯著下降。短期內，縱使補充已消耗的鐵礦石儲備或可暫時提高租金，我們認為鐵礦石貿易持續復甦的機會很微，因為進口商預計價格將於第二季度進一步下降，而此乃對租金具重大影響力的好望角型乾散貨船市場的主要推動因素。此後，由於依靠高質量進口礦石之高效鋼鐵廠將取替依賴低質量本地礦石之次等鋼鐵生產商，礦石貨運量將有所增加，加上拉丁美洲穀物出口季節高峰開始亦為貨運市場再次帶來希望，但工業生產持續放緩以及微乎其微的經濟增長甚至經濟倒退將極可能壓抑貨運量。貿易融資略為放寬以及政府增加基建開支和發展，可能提供若干刺激，惟整體而言我們預期乾散貨運的需求於二零零九年不會增加。

至於供應方面，有鑑於訂單相當於營運中船隊的70%，亦起不了鼓勵作用。儘管近期高齡貨船大量報廢再次出現，而新建造貨船延期交付及取消的情況增加，貨船供應增長預期仍將超過需求。

由於報廢量上升，由供應產生之看淡氣氛有所緩和：於二零零八年十一月至二零零九年一月的三個月期間，6,400,000載重噸高齡貨船被報廢，這超過二零零八年十一月前五年的總報廢量。此外，於二零零八年第四季度，新船訂單完全消失，且於未來數年可能交付的新建造貨船大大少於預訂冊上的數目。很多船廠由於信貸緊縮而在建造及按期交付新建貨船上遇到困難，另一方面，由於盈利及貨船價值均出現下降，越來越多的船主選擇盡可能避免交付。金融危機已使很多船主及造船商未能獲取所需融資以履行新造貨船承諾，亦已有多家船廠須進行重組或宣佈破產。

儘管存在以上因素，本集團仍預期於可見未來貨船供應仍然高企，而租金則仍於低位徘徊。

金融及航運業危機預期將帶來機遇。市場的長期低迷可能導致實力較弱的船主及營運商倒閉，讓那些實力雄厚的公司可透過船隻及船隊管理或收購進行行業整合。

總括而言，太平洋航運面臨極具挑戰的市況。但憑著本集團擁有強勁資產負債表、多類型的貨運業務以及於核心業務具有經驗的營運模式，將有助本集團渡過是次危機，並為本集團作好準備，迎接將出現的發展商機。

綜合損益表

截至二零零八年十二月三十一日止年度

	附註	二零零八年 千美元	二零零七年 千美元
營業額	3	1,690,948	1,177,292
燃料、港口開銷、其他費用及應付其他聯營體成員款項	3	(781,531)	(476,819)
按期租合約對等基準的收入	3	909,417	700,473
直接開支		(544,600)	(315,951)
一般及行政管理開支		(18,007)	(17,798)
其他收入		163,921	81,651
其他開支		(229,297)	(103,228)
出售物業、機器及設備收益		149,818	137,437
財務開支－淨額		(22,125)	(17,847)
應佔共同控制實體溢利減虧損		3,568	8,284
應佔聯營公司虧損		(287)	—
除稅前溢利	4	412,408	473,021
稅項	5	(3,618)	(889)
本年度溢利		<u>408,790</u>	<u>472,132</u>
應佔：			
股東權益		409,119	472,125
少數股東權益		(329)	7
		<u>408,790</u>	<u>472,132</u>
股息	6	<u>170,142</u>	<u>244,127</u>
股東應佔溢利的每股盈利			
基本	7(a)	<u>24.29 美仙</u>	<u>30.05 美仙</u>
攤薄	7(b)	<u>24.28 美仙</u>	<u>30.00 美仙</u>

綜合資產負債表

於二零零八年十二月三十一日

	附註	二零零八年 千美元	二零零七年 千美元
非流動資產			
物業、機器及設備		794,622	755,865
土地使用權		3,035	419
商譽		25,256	36,426
於共同控制實體的權益		50,806	19,543
於聯營公司的投資		2,864	—
可供出售財務資產		43,454	—
衍生資產		10,915	10,885
應收貿易賬款及其他應收款項	8	9,517	10,662
有限制銀行存款		4,757	—
其他非流動資產		56,238	—
		<u>1,001,464</u>	<u>833,800</u>
流動資產			
存貨		24,291	27,312
衍生資產		68,682	25,327
按公平值列賬及於損益表處理之財務資產		—	20,046
持作待售資產		65,891	—
應收貿易賬款及其他應收款項	8	151,193	98,316
有限制銀行存款		44,108	—
現金及現金等價物		974,876	649,535
		<u>1,329,041</u>	<u>820,536</u>
流動負債			
衍生負債		51,815	28,582
應付貿易賬款及其他應付款項	9	154,691	96,374
長期借貸的流動部分		58,679	23,627
應付稅項		3,553	1,548
有償契約撥備		28,179	—
		<u>296,917</u>	<u>150,131</u>
流動資產淨額		<u>1,032,124</u>	<u>670,405</u>
資產總額減流動負債		<u>2,033,588</u>	<u>1,504,205</u>
非流動負債			
長期借貸		789,133	636,638
有償契約撥備		25,753	—
		<u>814,886</u>	<u>636,638</u>
資產淨值		<u>1,218,702</u>	<u>867,567</u>
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本		174,714	158,403
保留溢利		568,648	480,907
其他儲備		475,340	227,826
		<u>1,218,702</u>	<u>867,136</u>
少數股東權益		—	431
總權益		<u>1,218,702</u>	<u>867,567</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，並就重估可供出售財務資產的公平值及按公平值列賬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，與二零零七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。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：

	二零零八年 千美元	二零零七年 千美元
營業額		
運費及租金	1,670,563	1,167,388
海事管理服務	20,385	9,904
	<u>1,690,948</u>	<u>1,177,292</u>
燃料、港口開銷及其他費用	(463,909)	(221,518)
貨船租賃開支(附註a)	(308,313)	(222,292)
應付其他聯營體成員款項(附註b)	(9,309)	(33,009)
	<u>(781,531)</u>	<u>(476,819)</u>
按期租合約對等基準的收入	<u>909,417</u>	<u>700,473</u>

- (a) 貨船租賃開支為太平洋－IHC及太平洋－IHX聯營體直接短期租入的貨船的租金。
- (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7,800,000美元(二零零七年：25,200,000美元)的或然運費及租金。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，故本賬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。因此本賬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：

	二零零八年 千美元	二零零七年 千美元
折舊		
－自有貨船	23,723	21,395
－租賃貨船	12,385	14,645
－其他自有物業、機器及設備	1,344	1,274
土地使用權攤銷	32	8
所耗燃料	239,625	126,502
所耗潤滑油	3,801	4,219
出售及取消確認按公平值列賬及於損益表處理之財務資產之收益	(9,328)	(24,070)
按公平值列賬及於損益表處理之財務資產之虧損／(收益)	4,369	(4,369)
燃料掉期合約淨虧損／(收益)	48,553	(37,285)
貨運期貨協議淨(收益)／虧損	(76,993)	51,865
利率掉期合約淨虧損	6,734	1,374
貸款利息		
－銀行貸款	4,407	1,913
－融資租賃	17,014	19,907
－可換股債券	19,132	593
	<u>239,625</u>	<u>126,502</u>

5. 稅項

香港利得稅已按本年度的估計應課稅溢利以稅率 16.5% (二零零七年：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：

	二零零八年 千美元	二零零七年 千美元
即期稅項		
香港利得稅	1,943	1,131
海外稅項	1,893	495
過往年度超額撥備	(218)	(737)
	<u>3,618</u>	<u>889</u>

6. 股息

	二零零八年 千美元	二零零七年 千美元
中期股息每股 76 港仙或 9.7 美仙 (二零零七年：每股 45 港仙或 5.8 美仙)	170,142	91,302
擬派末期每股股息：零 (二零零七年：每股 75 港仙或 9.6 美仙)	—	152,825
	<u>170,142</u>	<u>244,127</u>

於二零零八年及二零零七年派付的股息分別為 322,967,000 美元 (每股 151 港仙或 19.3 美仙) 及 136,266,000 美元 (每股 67.5 港仙或 8.7 美仙)。本公司並無擬派截至二零零八年十二月三十一日止年度之末期股息。

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。

	二零零八年	二零零七年
股東應佔溢利(千美元)	<u>409,119</u>	<u>472,125</u>
已發行普通股的加權平均數(千股)	<u>1,684,034</u>	<u>1,571,375</u>
每股基本盈利	<u>24.29 美仙</u>	<u>30.05 美仙</u>
相等於	<u>189.17 港仙</u>	<u>234.21 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。

	二零零八年	二零零七年
股東應佔溢利(千美元)	<u>409,119</u>	<u>472,125</u>
已發行普通股的加權平均數(千股)	<u>1,684,034</u>	<u>1,571,375</u>
就認股權作出之調整(千股)	<u>867</u>	<u>2,496</u>
用於計算每股攤薄盈利之普通股加權平均數(千股)	<u>1,684,901</u>	<u>1,573,871</u>
每股攤薄盈利	<u>24.28 美仙</u>	<u>30.00 美仙</u>
相等於	<u>189.07 港仙</u>	<u>233.84 港仙</u>

8. 應收貿易賬款及其他應收款項

應收貿易賬款的賬齡分析如下：

	二零零八年 千美元	二零零七年 千美元
30日或以下	16,146	18,280
31-60日	5,857	5,858
61-90日	1,451	3,694
90日以上	4,296	2,815
	<u>27,750</u>	<u>30,647</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，於卸貨後，支付港口開銷、逾期索償或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及應收貿易賬款於結算日均已逾期。

9. 應付貿易賬款及其他應付款項

應付貿易賬款的賬齡分析如下：

	二零零八年 千美元	二零零七年 千美元
30日或以下	11,591	18,367
31-60日	846	1,002
61-90日	320	806
90日以上	3,999	2,287
	<u>16,756</u>	<u>22,462</u>

管理層討論及分析

二零零八年的營業額為1,690,900,000美元(二零零七年：1,177,300,000美元)，上升43.6%。按期租合約對等基準的收入、港口、拖船及海事管理服務收入為909,400,000美元(二零零七年：700,500,000美元)，上升29.8%。

股東應佔溢利為409,100,000美元(二零零七年：472,100,000美元)，下降13.3%，其中包括出售貨船的收益149,800,000美元(二零零七年：137,400,000美元)。溢利淨額的減少主要是由於日均貨船營運開支有所增加、就提早終止若干期租合約作出一次性開支、因租賃貨船合約中平均租金高於預計收入而作出的撥備，以及其他投資的公平值下跌所致，但部分被日均租金增加、所控制的貨船數目增加以及出售貨船的收益增加所抵銷。

以平均股本 1,179,500,000 美元 (二零零七年：605,300,000 美元) 計算之回報為 34.7% (二零零七年：78.0%)。

收入

1,642,700,000 美元 (二零零七年：1,167,400,000 美元) 或 97.1% (二零零七年：99.2%) 的營業額來自本集團乾散貨船船隊，餘下 2.9% 則來自港口、拖船及海事管理服務。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包括佣金、燃料、燃料掉期合約收支、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及其他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	其他	合計
二零零七年	520.3	167.7	12.5	700.5
收租日的變動	61.9	24.6	—	86.5
日均租金的變動	45.0	44.0	—	89.0
其他	—	—	33.4	33.4
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
二零零八年	627.2	236.3	45.9	909.4
	<u><u> </u></u>	<u><u> </u></u>	<u><u> </u></u>	<u><u> </u></u>

年內小靈便型乾散貨船及大靈便型乾散貨船的營運表現分析如下：

	二零零七年	零八年 上半年	零八年 下半年	二零零八年	按年變動 (百分比)
小靈便型乾散貨船					
收租日	20,100	11,540	11,230	22,770	+ 13%
日均租金 (美元)	23,200	32,460	25,950	29,250	+ 26%
日均貨船營運開支 (美元)	10,240	12,840	13,590	13,210	+ 29%
大靈便型乾散貨船					
收租日	4,870	2,900	2,790	5,690	+ 17%
日均租金 (美元)	30,040	46,100	43,590	44,870	+ 49%
日均貨船營運開支 (美元)	23,050	32,940	38,120	35,460	+ 54%

註 1：上述貨船營運開支並不包括就提早終止若干期租合約而作出的一次性開支及租賃貨船合約撥備。

註 2：上述大靈便型乾散貨船的表现不包括按日均租金 8,460 美元長期租賃租出而日均營運開支為 8,530 美元的 2 艘貨船。

直接開支

二零零八年的直接開支為 544,600,000 美元(二零零七年：316,000,000 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 388,500,000 美元(二零零七年：202,200,000 美元)，反映經營租賃下租賃貨船的平均數目上升 42.6%，以及日均租金上升 38.7%。

折舊開支維持於 36,100,000 美元(二零零七年：36,000,000 美元)。

自有及融資租賃貨船營運開支(包括船員支出、零件成本、潤滑油成本及保險開支)增加至 62,800,000 美元(二零零七年：45,100,000 美元)，此乃主要由於本集團繼續發展拖船業務而使其營運開支增加 14,400,000 美元，以及船員工資和乾散貨船保險開支增加所致。

直接開支亦包括海事管理服務開支，以及 54,000,000 美元(二零零七年：30,400,000 美元)的岸上直接開支分配。岸上直接開支分配為管理乾散貨船隊及經營港口、拖船及海事管理服務所直接產生的岸上僱員開支、辦事處及其他有關開支。有關增加主要由於參與港口、拖船及海事管理服務的僱員增加所致。

本集團乾散貨船的收租日與貨船日數的分析如下：

	二零零七年			二零零八年		
	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	12,560	7,730	20,290	11,200	11,790	22,990
入塢	(160)	—	(160)	(170)	—	(170)
停租日	(30)	—	(30)	(50)	—	(50)
收租日	<u>12,370</u>	<u>7,730</u>	<u>20,100</u>	<u>10,980</u>	<u>11,790</u>	<u>22,770</u>
大靈便型乾散貨船						
貨船日數	730	4,140	4,870	580	5,140	5,720
入塢	—	—	—	(30)	—	(30)
停租日	—	—	—	—	—	—
收租日	<u>730</u>	<u>4,140</u>	<u>4,870</u>	<u>550</u>	<u>5,140</u>	<u>5,690</u>

自有貨船船隊整體停租日相當於每艘船每年1.5日(二零零七年：0.8日)。

小靈便型乾散貨船綜合貨船日均營運開支為每日13,210美元(二零零七年：10,240美元)，較去年上升29.0%，主要由於租賃開支增加所致，該等增加部分來自於二零零七年出售及回租12艘貨船。大靈便型乾散貨船綜合貨船日均營運開支為每日35,460美元(二零零七年：23,050美元)，較去年上升53.8%，主要由於從市場租入的貨船租賃開支增加所致。

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149,800,000美元(二零零七年：137,400,000美元)。本集團完成出售及回租3艘貨船，以及出售另外5艘貨船。出售所得的款項為313,500,000美元，用於償還相關貨船負債72,300,000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」，該等出售及回租交易採納經營租賃會計法，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。

臨近年底，本集團就進一步出售3艘貨船和回租其中1艘簽訂協議。此外，本集團於年末就出售另外2艘貨船展開磋商，而其中1艘已於報告日期前達成協議。其中3項交易已於報告日期前完成，餘下2項預期於二零零九年上半年完成交付。該等貨船之減值撥備約為19,500,000美元，已於其他開支中列示。

其他收入

貨運期貨協議收款的公平值變動為132,900,000美元(二零零七年：50,900,000美元)。

年內，本集團投資於英國另類投資市場上市的能源公司Green Dragon Gas Limited的可換股債券及股份。本集團其後行使了該債券之換股權，以換取該公司的股份，因而確認可換股債券公平值收益9,000,000美元。

年內，本集團以折讓價回購面額為65,800,000美元之可換股債券，因而產生20,200,000美元之收益。

本集團投資於其他上市公司的股份。此等金融資產及投資之公平值上升、股息及出售收益為700,000美元(二零零七年：29,700,000美元)。

其他開支

貨運期貨協議付款的公平值變動為55,900,000美元(二零零七年：102,800,000美元)。計及於上文其他收入所列之132,900,000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收入77,000,000美元(二零零七年：開支51,900,000美元)。

投資於其他上市船務公司股份的公平值下跌為4,400,000美元，乃來自於二零零八年一月出售於年初持有之該等股份。此外，根據Green Dragon Gas Limited年末估值，本集團為其於該公司股份的投資作出35,500,000美元之撥備。計及於其他收入所列之9,000,000美元可換股債券公平值收益，以及於財務收入所列之3,400,000美元可換股債券利息收入後，淨額為開支23,100,000美元。於二零零八年十二月三十一日，於Green Dragon Gas Limited的投資的公平值為36,800,000美元。

本集團於二零零八年十二月就提早終止期租合約而向其租賃若干貨船的船東作出一次性開支41,800,000美元(二零零七年：無)，並同時按市場租金就該等貨船訂立新期租合約。有關小靈便型乾散貨船開支為28,800,000美元；有關大靈便型乾散貨船開支為13,000,000美元。另外，本集團就期租合約於餘下租期(主要於未來三年內到期)的租金高於該等租期的預期收入而作出53,900,000美元(二零零七年：無)的撥備。

一般行政管理開支

本集團的行政管理開支總額為72,000,000美元(二零零七年：48,200,000美元)，當中包括列為直接開支的岸上直接開支分配54,000,000美元(二零零七年：30,400,000美元)及一般行政管理開支18,000,000美元(二零零七年：17,800,000美元)。有關增加主要由於參與港口、拖船及海事管理服務的僱員增加，加上直接參與管理擴充後的船隊的僱員增加所致。當中亦包括由於全球經濟衰退而於年末裁減人手相關的開支。

行政管理開支總額佔營業額的百分比輕微上升至4.3%。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由2.5人減少至2.3人。這並不包括從事港口、拖船及海事管理服務的僱員。

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3,600,000美元(二零零七年：8,300,000美元)。其主要為本集團應佔貨船「Captain Corelli」的業績4,800,000美元(二零零七年：3,600,000美元)；本集團應佔與富加勒政府合組的、於中東從事生產、供應及運送粒料業務的合營公司Fujairah Bulk Shipping L.L.C.的業績1,900,000美元，當中已扣除重組開支(二零零七年：4,300,000美元)；以及本集團應佔於南京從事經營乾散貨碼頭業務的南京龍潭天宇碼頭有限公司的虧損3,200,000美元。該碼頭於二零零八年二月正式開始運作。出售「Captain Corelli」之磋商已於年末展開，其後簽訂合同並已於報告日期前完成。

財務收入

財務收入為26,000,000美元(二零零七年：6,300,000美元)，主要為銀行存款利息收入21,300,000美元(二零零七年：6,300,000美元)及本集團投資於Green Dragon Gas Limited發行的可換股債券負債部分的利息3,400,000美元(二零零七年：無)。

融資

財務開支48,100,000美元(二零零七年：24,100,000美元)中包括4,400,000美元(二零零七年：1,900,000美元)與自有貨船融資有關的銀行借貸之利息款項、17,000,000美元(二零零七年：19,900,000美元)與融資租賃貨船有關的融資費用，以及19,100,000美元(二零零七年：600,000美元)與本集團的可換股債券有關的利息開支。

融資－銀行借貸利息

銀行借貸利息款項增加2,500,000美元至4,400,000美元，主要是由於二零零八年的尚未償還銀行借貸的平均結餘增加至95,800,000美元(二零零七年：30,100,000美元)所致。銀行借貸為浮息借貸，但本集團透過利率掉期合約對沖部分相關風險。年內平均銀行借貸利率(對沖前)約為4.3厘(二零零七年：5.7厘)。

融資－融資費用

融資費用為17,000,000美元(二零零七年：19,900,000美元)，乃指本集團為融資租賃貨船而產生之利息付款。於二零零八年十二月三十一日，流動及長期融資租賃負債總額為213,300,000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賬。於租賃期內的融資費用可以固定利率表示，年內融資租賃平均利率約為6.8厘(二零零七年：6.7厘)。

融資－可換股債券利息

於二零零七年十二月，本集團發行390,000,000美元、年票息率3.3厘、於二零一三年到期的有擔保可換股債券。債券利息19,100,000美元(二零零七年：600,000美元)為按債券實際利率5.7厘計算。

年內，本集團回購總面額為65,800,000美元的可換股債券。在回購債券後，於二零零八年十二月三十一日尚有總面額324,200,000美元的可換股債券尚未償還。

稅項

根據本集團經營所在國的稅務規定，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。

現金流量

於二零零八年十二月三十一日，本集團的營運資金淨額為1,032,100,000美元。流動資金的主要來源包括銀行存款及現金1,023,700,000美元(主要為美元)及已承諾但尚未動用的有抵押銀行借貸融資額度35,200,000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，而股息主要由經營業務產生的現金淨額支付。

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匯波動的風險。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。

於二零零八年十二月三十一日，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不符合對沖會計處理，主要由於該等金融工具的合約期(以一整月份計算)未能與實際貨運合約期完全相配，而另一份利率掉期合約的條款亦不符合對沖會計處理。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)其他收入及其他開支(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轉移至本期間，並於二零零八年實現為未變現非現金淨收益，為數6,900,000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。

於二零零八年，本集團確認16,200,000美元的已變現衍生工具淨收益及6,900,000美元的未變現衍生工具淨收益，導致年內合共收益23,100,000美元。該等金額進一步分析如下：

百萬美元	二零零七年	已變現	未變現	二零零八年
收益				
－利率掉期合約	0.1	－	－	－
－燃料掉期合約	38.0	25.0	0.2	25.2
－貨運期貨協議	50.9	54.4	78.5	132.9
	<u>89.0</u>	<u>79.4</u>	<u>78.7</u>	<u>158.1</u>
開支				
－利率掉期合約	(1.5)	(0.8)	(5.9)	(6.7)
－燃料掉期合約	(2.6)	(13.2)	(59.2)	(72.4)
－貨運期貨協議	(102.8)	(49.2)	(6.7)	(55.9)
	<u>(106.9)</u>	<u>(63.2)</u>	<u>(71.8)</u>	<u>(135.0)</u>
淨額				
－利率掉期合約	(1.4)	(0.8)	(5.9)	(6.7)
－燃料掉期合約	35.4	11.8	(59.0)	(47.2)
－貨運期貨協議	(51.9)	5.2	71.8	77.0
	<u>(17.9)</u>	<u>16.2</u>	<u>6.9</u>	<u>23.1</u>

債項

年末，本集團的債項(主要為美元)包括融資租賃負債213,300,000美元、銀行借貸332,800,000美元及可換股債券負債部分301,700,000美元。結算日後一年內應付的流動負債部分為14,000,000美元融資租賃負債及44,700,000美元銀行借貸。

由於本集團年內償還及就出售3艘融資租賃貨船後提早償還融資租賃負債，故融資租賃負債減少至213,300,000美元(二零零七年：289,600,000美元)。銀行借貸(扣除遞延貸款安排費用)增加至332,800,000美元(二零零七年：19,600,000美元)是由於下半年內支用銀行借貸以確保有足夠資金所致。可換股債券負債部分減少至301,700,000美元(二零零七年：351,100,000美元)主要是由於年內回購及註銷部分債券所致。

於二零零八年十二月三十一日，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二零一二年至二零一八年期間屆滿。所有未償還的可換股債券將於二零一三年屆滿，但債券持有人有權於二零一一年二月贖回債券。

本集團的銀行借貸乃以本集團26艘賬面淨值總額為391,400,000美元的貨船以及轉讓這些貨船的有關收入及保險作抵押。

本集團已承諾但尚未動用的銀行借貸融資額度為35,200,000美元，可供支付本集團新建造貨船承擔及收購其他貨船的資金。

現金淨額

於二零零八年十二月三十一日，本集團的現金及銀行結餘為1,023,700,000美元，其中50%享受政府存款保障計劃，其餘為存放於獲A級評級的金融機構的隔夜存款。本集團現金包括於二零零八年五月發行158,598,000股新股而獲得的271,000,000美元淨額。

本集團的現金扣除銀行借貸、融資租賃負債及可換股債券，相當於物業、機器及設備賬面淨值及貨船融資租賃應收款的比率為21.8%(二零零七年：淨負債1.4%)。

租賃承擔

租賃承擔包括本集團直接租賃及太平洋－IHC和太平洋－IHX聯營體所租賃的小靈便型和大靈便型乾散貨船，以及其他本集團直接租賃的貨船，包括滾裝貨船及超巴拿馬型散裝貨船。貨船經營租賃承擔為593,400,000美元(二零零七年：678,500,000美元)，分析如下。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貨船。租賃承擔減少主要由於乾散貨船租賃日數減少所致。

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	125.7	156.2	60.7	342.6
太平洋－IHC	0.6	—	—	0.6
小靈便型乾散貨船小計	126.3	156.2	60.7	343.2
本集團之大靈便型乾散貨船	93.7	40.9	—	134.6
太平洋－IHX	9.3	—	—	9.3
大靈便型乾散貨船小計	103.0	40.9	—	143.9
小靈便型及大靈便型乾散貨船小計	229.3	197.1	60.7	487.1
滾裝貨船	—	39.5	—	39.5
超巴拿馬型散裝貨船	—	16.8	50.0	66.8
總計	229.3	253.4	110.7	593.4

租賃承擔其中 343,200,000 美元為小靈便型乾散貨船相關的租賃承擔，而 143,900,000 美元則為大靈便型乾散貨船相關的租賃承擔，其貨船日數分別分析如下：

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	9,590	13,360	4,850	27,800
太平洋－IHC	100	—	—	100
小靈便型乾散貨船小計	9,690	13,360	4,850	27,900
本集團之大靈便型乾散貨船	3,650	1,330	—	4,980
太平洋－IHX	840	—	—	840
大靈便型乾散貨船小計	4,490	1,330	—	5,820
小靈便型及大靈便型乾散貨船總計	14,180	14,690	4,850	33,720

截至二零零八年十二月三十一日止年度，本集團就小靈便型乾散貨船期租合約於餘下租期(主要於未來三年內到期)的平均租金高於該等租期的預期平均收入而作出 53,900,000 美元的撥備，列入其他開支。本集團並無就大靈便型乾散貨船期租合約作出撥備。

該撥備將於相關貨船租賃款項到期時撥回至損益表，如下：

年度	百萬美元
二零零九年	28.1
二零一零年	21.1
二零一一年	4.7
總計	53.9

本集團就其小靈便型乾散貨船融資租賃的承擔為33,540日，以及就其小靈便型及大靈便型乾散貨船經營租賃的承擔為32,780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(假設購買選擇權於直至租賃合約到期前不獲行使)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
二零零九年	10,130	9,590	5,960	4,750	25,710	3,650
二零一零年	9,160	6,180	5,960	4,750	30,090	1,110
二零一一年	8,620	2,840	5,920	4,760	34,380	220
二零一二年	11,090	2,510	5,960	4,750	—	—
二零一三年	11,790	1,830	5,950	4,750	—	—
二零一四年	12,310	1,460	5,940	4,750	—	—
二零一五年	12,400	1,380	5,910	2,590	—	—
二零一六年	12,480	820	5,970	1,830	—	—
二零一七年	12,850	390	5,840	610	—	—
二零一八年	13,000	370	—	—	—	—
二零一九年	13,000	370	—	—	—	—
二零二零年	13,000	60	—	—	—	—
總計		<u>27,800</u>		<u>33,540</u>		<u>4,980</u>

該等日均租金為已包括就提早終止若干期租合約而作出的一次性開支41,800,000美元及將53,900,000美元的貨船租賃撥備於相關貨船租賃款項到期時撥回之實質平均租金。該等開支及撥備對日均租金的影響如下表所示：

年度	本集團之小靈便型乾散貨船 經營租賃		本集團之大靈便型乾散貨船 經營租賃	
	前 (美元)	後 (美元)	前 (美元)	後 (美元)
二零零九年	15,260	10,130	29,000	25,710
二零一零年	13,870	9,160		
二零一一年	10,800	8,620		
二零一二年	11,250	11,090		

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	貨船種類	艘數		貨船之 平均船齡 (年)	購買選擇權之 平均行使價 (百萬美元)
		融資租賃	經營租賃		
二零零九年	小靈便型	13	8	4	18.7
二零一零年	小靈便型	—	1	3	22.5
	大靈便型	—	1	5	17.7
二零一六年	小靈便型	—	1	5	45.9
	超巴拿馬型	—	1	5	66.9
總計		<u>13</u>	<u>12</u>		

資本開支、物業、機器及設備及承擔

二零零八年的資本開支為 338,100,000 美元，主要包括購置 7 艘小靈便型乾散貨船及 14 艘拖船和駁船的款項，以及支付 15 艘新建造船種（包括小靈便型乾散貨船、大靈便型乾散貨船、滾裝貨船及拖船）的分期付款。

於二零零八年十二月三十一日，本集團擁有物業、機器及設備 794,600,000 美元，其中 607,600,000 美元涉及 29 艘已交付小靈便型乾散貨船（每艘貨船平均賬面淨值為 17,700,000 美元）、1 艘已交付大靈便型乾散貨船及 22 艘已交付拖船及駁船。

如下表示，於二零零八年十二月三十一日，本集團就購建貨船有不可撤銷的承擔 429,300,000 美元及其他非貨船資本承擔 16,500,000 美元。該等貨船將於二零零九年一月至二零一一年七月期間交付予本集團。

貨船資本承擔 (百萬美元)	艘數	二零零九年	二零一零年	二零一一年	總計
新建造小靈便型乾散貨船	5	59.9	—	—	59.9
新建造大靈便型乾散貨船	1	26.0	—	—	26.0
新建造超巴拿馬型散裝貨船	1	—	21.7	22.1	43.8
新建造拖船	5	25.4	4.8	—	30.2
新建造滾裝貨船	4	113.7	131.1	24.6	269.4
	<u>16</u>	<u>225.0</u>	<u>157.6</u>	<u>46.7</u>	<u>429.3</u>

註：假設本集團行使 2 艘新建造滾裝貨船的購買選擇權，資本開支將增至如下：

新建造滾裝貨船	2	—	133.6	—	133.6
	<u>18</u>	<u>225.0</u>	<u>291.2</u>	<u>46.7</u>	<u>562.9</u>

此等購建貨船的承擔將從本集團經營業務所產生的現金、現有現金及因應需要而安排的額外長期借貸提供所需資金。本集團已就與資產作業貨幣不同之貨幣結算之承擔訂立遠期外匯合約，按預訂之匯率購買有關的貨幣。

僱員

於二零零八年十二月三十一日，本集團主要在香港、上海、北京、大連、南京、東京、首爾、新加坡、馬尼拉、宿霧、孟買、卡拉奇、杜拜、富加勒、墨爾本、悉尼、奧克蘭、倫敦、利物浦、巴特埃森、休斯頓、溫哥華及聖地牙哥的辦事處合共聘用363(二零零七年：292)名全職岸上僱員。有關增加主要由於參與港口、拖船及海事管理服務的僱員增加所致。

本集團二零零八年的僱員開支(如上文提及，包括在直接開支及一般行政管理開支當中)總額約為51,700,000美元(二零零七年：36,000,000美元)，相當於本集團本年度營業額的3.1%(二零零七年：3.1%)。有關增加已於一般行政管理開支加以討論。

本集團僱員的酬金包括固定基本薪金、酌情現金花紅(按年內本集團及個別僱員之表現釐定)及透過本公司的長期獎勵計劃授出的長期服務獎勵。長期獎勵計劃讓本公司可向合資格參與者授出有限制股份獎勵及認股權。

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。

購買、出售或贖回股份

本公司於二零零八年十月十三日至二零零八年十二月二十四日期間，於香港聯交所購買合共6,580個每個面值10,000美元的可換股債券單位，每個單位平均作價6,677美元。購買所用現金總額為43,935,295美元，不包括應計利息514,745美元。購買目的為節省潛在還款額21,900,000美元以及在可換股債券期滿日前的息票款額。因註銷所購回的可換股債券，購回行動使長期負債下降以及註銷時於損益表產生溢利。

除上文披露，於年內除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(經修訂並自二零零九年一月一日起採納)(「標準守則」)。

董事會在向各董事作出具體查詢後確認，除一名董事在獲得口頭確認並無買賣限制，但尚未收到本公司書面批准前曾進行證券交易外，董事已遵守標準守則及其操守守則所載列的規定標準。董事會已正式提醒所有董事，根據標準守則的規定，必須先獲得書面批准方可進行該等交易。

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。

核數委員會審閱

本公司核數委員會已審閱此份本公司截至二零零八年十二月三十一日止年度的全年業績公布及二零零八年年報。

末期股息及截止過戶

董事會不擬派截至二零零八年十二月三十一日止年度之末期股息。

本公司股東名冊將由二零零九年四月十七日至二零零九年四月二十一日(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二零零九年四月十六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，方有資格出席股東週年大會。

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.hkexnews.hk及本公司網站www.pacificbasin.com登載。

本公司二零零八年年報將於二零零九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.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、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 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。