

財務概覽

綜合損益表分析

集團業績概要

美元千元	二零零三年	二零零二年	差異
營運業績按業務分列：			
國際運輸及物流	323,123	69,481	253,642
貨櫃碼頭	35,034	11,856	23,178
物業投資及發展	21,075	19,631	1,444
投資及中央行政管理	238	(5,921)	6,159
計算財務費用及稅前盈利	379,470	95,047	284,423
利息收入	14,020	11,079	2,941
利息支出	(30,892)	(36,932)	6,040
財務費用	(9,292)	(6,292)	(3,000)
除稅前溢利	353,306	62,902	290,404
稅項	(24,145)	(10,954)	(13,191)
少數股東權益	(117)	(210)	93
股東應佔溢利	329,044	51,738	277,306

國際運輸及物流業務

營運業績概要

美元千元	二零零三年	二零零二年	差異
載貨量(標準箱)	2,687,545	2,264,882	422,663
每個標準箱收入(美元)	1,025	891	134
營業額			
亞洲	2,042,717	1,439,984	602,733
北美洲	481,285	417,455	63,830
歐洲	399,068	316,557	82,511
澳洲	46,484	44,124	2,360
貨物處理成本	2,969,554	2,218,120	751,434
船舶及航程費用	(1,253,669)	(1,013,763)	(239,906)
設備及空箱回流費用	(630,005)	(476,820)	(153,185)
(446,877)	(368,111)	(78,766)	
毛利	639,003	359,426	279,577
營業及行政費用	(324,144)	(283,537)	(40,607)
其他營運收入淨額	10,449	2,510	7,939
應佔共同控制實體業績	325,308	78,399	246,909
(2,185)	(8,918)	6,733	
計算財務費用及稅前盈利	323,123	69,481	253,642

國際貨櫃運輸營運業績內含歸納於該業務之美國加利福尼亞州之長灘貨櫃碼頭及台灣高雄貨櫃碼頭之營運業績。

以「OOCL」商標經營之國際運輸及物流業務繼續成為集團二零零三年之主要收入來源，佔集團總收入百分之九十以上。國際運輸及物流業務仍將繼續成為集團之核心業務，運用大部分營運資產。

財務概覽

亞洲

亞洲為國際運輸及物流業務最大收入地區。劃分在此區下之總收入包括以下各項：

- 亞洲／北美洲西岸東行線運費；
- 亞洲／美國東岸東行線運費；
- 亞洲／北歐西行線運費；
- 亞洲／地中海西行線運費；
- 亞洲／澳洲及紐西蘭南行線運費；
- 多條亞洲區內航線；及
- 台灣高雄貨櫃碼頭業務。

該區主要收入來源之太平洋航線因出口至北美洲顯著增加而受惠，推動二零零三年亞洲區營業額自二零零二年之十四億四千萬美元上升至二十億四千二百七十萬美元。亞洲／北歐西行線亦擺脫過去數年之困難經營環境，大幅反彈，載貨量錄得百分之二十四升幅，收入亦同步上升。加上亞洲區內航線貨量持續增長，令年內收入上揚。

亞洲／北美洲西岸東行線載貨量錄得百分之十四增長而無損運費，而亞洲／北歐西行線亦表現相若，載貨量及收入均大幅攀升。亞洲區內航線載貨量亦錄得百分之三十三升幅，平均運費則輕微下跌。

由於運載量年內增加百分之二十七，尤以亞洲區內及歐洲航線為甚，二零零三年之整體運載率較二零零二年下跌百分之一。未來此地區之業績仍受歐美經濟氣候及消費模式所左右。

由於台灣高雄貨櫃碼頭之貨櫃碼頭設施主要由OOCL及其聯盟成員使用，故其亦為國際運輸及物流業務之組成部份。

北美洲

劃分在北美洲下之營業額包括以下各項：

- 亞洲／北美洲西岸西行線運費；
- 亞洲／美國東岸西行線運費；
- 美國東岸／北歐東行線運費；
- 加拿大／北歐東行線運費；及
- 美國加利福尼亞州長灘貨櫃碼頭業務。

此地區二零零三年之總收入略為上升六千三百八十萬美元。除加拿大／北歐東行線外，各航線收入均錄得升幅，當中以亞洲／北美洲西岸西行線表現尤為顯著，一洗自一九九六年以來運費疲敝不興之頹勢而反彈。

亞洲／北美洲西岸西行線之載貨量上升百分之六，而美國東岸經巴拿馬運河至亞洲西行線更見增長百分之十八。而加拿大／北歐東行線及美國東岸／北歐東行線之表現則僅及二零零二年水平，前者運費雖錄得改善，載貨量卻有所下跌，後者貨量之升幅則為運費下跌所抵銷。

二零零三年北美洲整體出口貨物之平均運費較二零零二年上升百分之九，主要由於太平洋航線顯著復甦所致。

由於運載量升幅超乎載貨量增長，故該區整體運載率較去年下跌百分之六。

由於長灘貨櫃碼頭設施主要由OOCL及其聯盟夥伴使用，故將其列入為國際運輸及物流業務之組成部份。此碼頭之經營業績與二零零二年相若。

歐洲

劃分在歐洲區下之營業額包括以下各項：

- 美國東岸／北歐西行線運費；
- 加拿大／北歐西行線運費；
- 亞洲／北歐東行線運費；
- 亞洲／地中海東行線運費；及
- 多條歐洲區內航線。

二零零三年此區之營業額較二零零二年大幅上升八千二百五十萬美元。亞洲／北歐東行線為此區之主要收入來源，該航線表現年內大幅改善，載貨量顯著上升，運費亦同步反彈。大西洋西行線之運費亦錄得可觀進帳，令區內營業額明顯上升。

雖然加拿大／北歐西行線及美國東岸／北歐西行線之載貨量祇較二零零二年輕微上升，每個標準箱之平均收入年內卻增加接近百分之二十。亞洲／北歐東行線亦自往年之不穩市道強力反彈，載貨量上升百分之二十一，每個標準箱收入亦錄得百分之十七增幅。

由於二零零三年歐洲區內運載量增加百分之十二，故區內對外航線之整體運載率較之二零零二年下跌百分之四。

整體歐洲付運之貨物每個標準箱之平均收入較二零零二年上升百分之二十。大西洋航線及出口至亞洲市場之運費同步反彈。

財務概覽

澳洲

此區之總收入主要來自亞洲／澳洲及紐西蘭北行線之運費。澳洲／東亞航線自二零零二年五月起由ANL、Zim及China Shipping之新聯盟經營，Zim於二零零三年五月退出，由與China Shipping合辦之新航線所取代。澳洲／東南亞航線與MISC、MOL及PIL聯合經營，而紐西蘭航線則透過與PIL及RCL購買箱位經營。

亞洲／澳洲及紐西蘭北行線於二零零三年之載貨量上升百分之二十二，故雖然平均收入下跌百分之十二，總營業額仍較二零零二年增加二百四十萬美元。

經營成本

貨物處理成本包括貨櫃碼頭費用、陸路運輸成本、佣金、貨物評估及運費稅等經營成本，主要以當地貨幣支付。二零零三年貨運量增加百分之十九，整體貨運成本亦上升二億三千九百九十萬美元，或百分之二十四。然而，按每個標準箱平均成本計算，碼頭費用上升輕微，而運輸成本、佣金及分銷費用卻錄得減省。

船舶成本包括OOCL船隊之營運成本及折舊，及維持現有服務水平所需租入之船舶及箱位租金支出。二零零三年OOCL自置或租入之船舶自四十七艘增至五十五艘，運載量亦由於引進較大型船舶而自二零零二年之153,543個標準箱上升至二零零三年之184,781個標準箱。加上船舶租金於年內大幅攀升，令船舶成本於二零零三年增加百分之二十二。

航程費用包括燃料成本、港口費用、運河收費、貨物索償及保險等支出。二零零三年之完成航次較二零零二年增加百分之八，而油價亦自二零零二年平均每噸一百四十三美元升至二零零三年之平均每噸一百六十七美元，是以航程費用亦錄得超過百分之四十升幅。

設備成本主要為貨櫃及車架隊伍所需之維修費用、租金、貨場開支及折舊等成本，而空箱回流費用則為將空置貨櫃自低使用率地區運至高使用率地區所需之費用。由於貨櫃隊伍自二零零二年之369,699個標準箱增至二零零三年之420,004個標準箱，二零零三年設備及空箱回流費用總計亦上升七千八百八十萬美元。

營業及行政費用主要為職工成本、辦事處開支、營業及市務開銷、專業費用及資訊系統開支等。由於業務增長、環球開設辦事處及員工數目增長百分之七，令營業及行政費於二零零三年增加四千零六十萬美元。

應佔共同控制實體業績

二零零三年應佔共同控制實體虧損二百二十萬美元主要由於需為青島一個合營堆場業務提撥資產減值準備。而二零零二年所佔之八百九十萬美元虧損則來自一間與舊有「環球聯盟」成員合組之船舶租賃合營公司。由於聯盟於一九九七年底重組，導致該合營公司之船舶租賃活動減少而於往後年間出現虧損。該等船舶租賃活動已於二零零三年結束。

計算財務費用及稅前盈利

由於運費及貨量同步增長，二零零三年國際運輸及物流業務計算財務費用及稅前盈利報三億二千三百一十萬美元，較去年上升二億五千三百六十萬美元。二零零三年每個標準箱平均收入一千零二十五美元，比對二零零二年為八百九十一美元。載貨量亦自二零零二年之二百二十六萬個標準箱上升至二零零三年之二百六十九萬個標準箱。

貨櫃碼頭

營運業績概要

美元千元	二零零三年	二零零二年	差異
吞吐量(單位)	1,126,206	1,051,051	75,155
營業額	251,025	215,748	35,277
碼頭經營成本	(180,727)	(171,542)	(9,185)
毛利	70,298	44,206	26,092
營業及行政費用	(35,264)	(32,350)	(2,914)
計算財務費用及稅前盈利	35,034	11,856	23,178

貨櫃碼頭業務包括本集團之多使用者碼頭業務，即：

TSI Terminal Systems Inc. (「TSI」) 乃本集團全資擁有之碼頭管理公司，經營在加拿大溫哥華之 Vanterm 碼頭及毗鄰溫哥華之 Deltaport 碼頭。OOCL 及其他「大聯盟」成員為碼頭之主要客戶。TSI 之業績於二零零一年輕微倒退後，二零零二年又重拾升軌，二零零三亦能力保不失。

Howland Hook Container Terminal, Inc. (「HHCTI」) 於美國紐約之 Staten Island 經營一個三泊位之碼頭設施。當其於一九九六年開始營業時，本集團擁有此公司百分之八十權益，集團於二零零一年購入餘下百分之二十少數權益，使之成為本集團全資擁有。「大聯盟」航線一九九九年後期使用該碼頭，並自此成為該碼頭主要客戶之一。二零零三年 HHCTI 成功與港口管理局達成新碼頭租約，有效追溯至二零零零年一月，從而於過往所繳納之租金中獲得一筆為數一千四百三十萬美元之一次過減免。

Global Terminal and Container Services, Inc. (「Global」) 經營美國新澤西州一個兩泊位之碼頭設施。該等設施乃由其他航運商使用。Global 兩名主要客戶其中一員因財務重組而於二零零一年結束營業，另外一名主要客戶亦由於策略原因於二零零二年初停止靠泊該碼頭，導致去年出現大幅虧損。二零零三年，管理層成功重建客戶基礎，令是年度業績大幅改善。

財務概覽

營業額

由於Global業務大幅反彈，二零零三年之營業額上升三千五百三十萬美元，整體吞吐量升越去年，於二零零三年再創新高，每個貨櫃平均收入亦較二零零二年增長百分之十一。

碼頭經營成本

由於二零零三年貨櫃處理量較去年上升，計入HHCTI之一次過租金減免後，碼頭經營成本仍較二零零二年增加九百二十萬美元。由於TSI之經營成本乃以當地貨幣加元入賬，年內加元兌美元大幅升值亦令兩個位於溫哥華之碼頭經營成本折算為美元時較二零零二年有所增加。

營業及行政費用

二零零三年之營業及管理費用較二零零二年增加二百九十萬美元。為應業務增長所需，人手及行政開支亦同步有所增加。此外，加元於二零零三年兌美元升值百分之二十亦令TSI之費用折為美元時有所增加，然而，若撇除滙兌差異，其開支已在控制之內。

計算財務費用及稅前盈利

由於Global轉虧為盈，二零零三年度業績進展良多，TSI業績保持穩定之餘，是年表現更由於HHCTI與港口管理局達成新碼頭租約而獲得過往所繳納租金之一次過減免而受惠。

物業投資及發展

營運業績概要

美元千元	二零零三年	二零零二年	差異
租金收入	20,046	18,510	1,536
物業管理成本	(8,924)	(8,556)	(368)
毛利	11,122	9,954	1,168
營業及行政費用	(3,936)	(3,027)	(909)
物業投資溢利	7,186	6,927	259
物業發展溢利	13,889	12,704	1,185
計算財務費用及稅前盈利	21,075	19,631	1,444

本集團擁有位於美國紐約被喻為「華爾街」區內88 Pine Street一座約六十萬平方呎樓面之商用物業（「華爾街廣場」）。該大廈建於一九七二年，目前附有多項租約。其中約二萬平方呎樓面為集團公司租用。本集團亦擁有「北京東方廣場」百分之八權益。該發展計劃乃興建一系列現代化辦公室、商場、酒店及住宅樓宇。建築面積約為五十七萬平方米，座落北京王府井大街。

此外，本集團亦透過擁有數間共同控制實體之權益而參與有關之中國物業發展項目，並以發展上海物業為主。華爾街廣場租金收益提供穩定收入來源，年內其他主要盈利貢獻來自位於上海紫陽路（「世紀豪庭」）第二期甲之發展項目。二零零二年主要收入則來自世紀豪庭第一期乙。

租金收入

租金收入主要乃為華爾街廣場之租金收入，由於二零零二年租約到期而空置之樓面大部分於二零零三年成功租出，是以收入較去年增加，年底時之空置率低於百分之一。

物業發展溢利

物業發展業務於二零零三年錄得一千三百九十萬美元溢利，二零零二年溢利為一千二百七十萬美元。是年溢利主要來自上海世紀豪庭第二期甲，而二零零二年主要盈利貢獻則來自同一項目之第一期乙。

投資及中央行政管理

美元千元	二零零三年	二零零二年	差異
組合投資收益	7,424	1,511	5,913
長期投資減值撥回	—	507	(507)
其他	(7,186)	(7,939)	753
計算財務費用及稅前盈利／(虧損)	238	(5,921)	6,159

本集團之股票投資或以債券作較長期之投資大部份都在董事會之投資委員會訂立之指引下由本集團之經理人員自行管理。本集團並不容許投資於金融衍生工具而使集團承擔超過所投資之金額。

財務概覽

組合投資於二零零三年錄得收益七百四十萬美元，較二零零二年上升五百九十萬美元，反映二零零三年間環球金融市場普遍回升。

其他項目包括中央行政管理費用、滙兌差異、財務計劃之研究費用及其他雜項收支等。二零零三年由於錄得滙兌收益，故費用剩額較二零零二年減少八十萬美元。

利息收入、支出及財務費用

本集團將債券及上市證券投資以外之剩餘流動資金投資於現金及銀行存款。本集團之利息支出項目由銀行貸款、財務租賃及小部份銀行透支所產生，並以本集團擁有之船舶、貨櫃、車架、碼頭設備及投資物業作抵押。此外，本集團亦因為資產證券化計劃、融資及租賃安排而產生財務費用。

利息收入

利息收入乃來自存放集團之可用現金餘額於銀行及其他財務機構作短期存款。利息收入將視乎業務現金流量、資本性開支、投資項目(尤其有關中國物業投資項目)及本集團置於投資組合之資金多寡而每年有所不同。由於年內平均現金結餘較高，故二零零三年之利息收入亦較二零零二年增加二百九十萬美元。

利息支出

二零零三年利息支出減省六百萬美元。由於利率整體下調，利息支出亦相對減少，但部分為年內接收新船而令借貸金額增加所抵銷。此外，平均財務成本亦自二零零二年之3.8%降至二零零三年之3.1%。

財務費用

財務費用主要包括貸款安排、承諾借貸、債務證券融資及資產證券化之費用。雖然二零零三年由於息率下降而令應收賬項證券化之支出減少，但由於就一間附屬公司之債務證券安排而產生之融資費用去年只有部分而是年全數入賬，令年內財務費用總計增加三百萬美元。

除稅前溢利

除稅前溢利自二零零二年之六千二百九十萬美元大增至三億五千三百三十萬美元。國際運輸及物流業務年內錄得驕人業績，加上碼頭業務及時反彈及物業投資及發展業務持續提供之盈利貢獻，令集團全年業績錦上添花。

稅項

美元千元	二零零三年	二零零二年	差異
海外稅項			
本公司及附屬公司			
北美洲	15,900	6,450	(9,450)
歐洲	370	107	(263)
中國	1,015	381	(634)
亞洲及其他	813	289	(524)
共同控制實體			
歐洲	—	13	13
中國	6,047	3,714	(2,333)
總額	24,145	10,954	(13,191)

集團之稅項主要來自北美洲貨櫃碼頭所在之盈利所得。分佈其他地區之代理及物流業務亦產生少量稅項。年內北美洲稅項增加反映碼頭業務大幅改善，而中國稅項增加則由於物流市場業務持續擴展。

綜合資產負債表概覽

綜合資產負債表概要

美元千元	二零零三年	二零零二年	差異
物業、機器及設備	1,579,798	1,342,438	237,360
共同控制實體	24,298	35,576	(11,278)
長期投資	99,218	100,763	(1,545)
無形資產	29,817	27,541	2,276
現金及投資組合	680,806	412,446	268,360
應收賬項及發展中及作出售用途之物業	324,868	258,913	65,955
遞延資產	16,105	11,663	4,442
總資產	2,754,910	2,189,340	565,570
應付賬項及應計項目	(486,244)	(383,550)	(102,694)
本期稅項	(3,159)	(3,870)	711
總資產減除營業債項	2,265,507	1,801,920	463,587
長期負債	840,677	682,759	157,918
銀行貸款、透支及長期負債之現期部份	257,485	212,849	44,636
總負債	1,098,162	895,608	202,554
少數股東權益及遞延債項	56,591	45,869	10,722
普通股股東資金	1,110,754	860,443	250,311
資本運用	2,265,507	1,801,920	463,587
負債與股東資金比率	1.0	1.0	
淨負債與股東資金比率	0.4	0.6	
應付賬項佔營業額百分比	15.0	15.6	
應收賬項佔營業額百分比	7.6	7.9	
普通股持有人資金回報平均百分比	33.4	6.2	
每股普通股資產淨值(美元)	2.36	1.66	
每股普通股現金及投資組合(美元)	1.45	0.80	
十二月三十一日股價(美元)	3.06	0.49	
按十二月三十一日股價計算之市盈率	4.7	4.9	

物業、機器及設備

美元千元	二零零三年	二零零二年	差異
國際運輸及物流	1,312,877	1,114,406	198,471
貨櫃碼頭	166,775	137,939	28,836
物業投資及發展	100,146	90,093	10,053
	1,579,798	1,342,438	237,360

國際運輸及物流乃本集團之核心業務，亦為大部分資產投放所在。物業、機器及設備主要包括貨櫃輪、貨櫃、車架、物業、碼頭器材、電腦設備及系統。於二零零三年，集團再訂購四艘可運載8,063個標準箱之新貨櫃輪，連同二零零零年至二零零二年所訂購之八艘新船，集團合共已訂購十二艘「SX」級新船。兩艘已於二零零三年交付，四艘將於二零零四年到位，及後於二零零五、二零零六及二零零七年再每年接收兩艘。二零零三年由於接收兩艘早前訂購之「SX」級新貨櫃輪，物業、機器及設備因而增加，部分為年內折舊支出所抵銷。

貨櫃碼頭二零零三年新增物業、機器及設備主要由於年內各碼頭購置器材及加元升值所引致之滙兌增加。

物業投資及發展業務之物業、機器及設備主要為本集團擁有位於紐約之商業大廈華爾街廣場。集團於二零零三年間以一千萬美元代價進一步購入該物業所在之土地百分之三十六點五業權，於二零零三年底時該物業、連同年內所購入之土地業權按獨立估值為一億美元（二零零二年：九千萬美元）。

共同控制實體

美元千元	二零零三年	二零零二年	差異
國際運輸及物流	2,777	4,185	(1,408)
物業投資及發展	21,521	31,391	(9,870)
	24,298	35,576	(11,278)

國際運輸及物流業務二零零三年投資於共同控制實體主要包括一間於青島從事貨櫃堆場及運輸業務合營公司，年內該合營公司之部分資產已被提撥減值準備，令年底時投資於該合營公司之結餘下跌。

財務概覽

物業投資及發展業務所持共同控制實體包括：

- 一 位於上海鎮寧路一項內銷房屋項目(「御庭苑」)百分之四十七點五權益，該發展計劃包括四幢住宅樓宇。建築面積約為六萬五千平方米，該項目已於二零零一年落成，所有單位已率數售出，並於年中交付與買家。該項目之利潤分派及資金回籠大致已於二零零二年完成；
- 一 位於上海紫陽路一項內銷房屋項目(「世紀豪庭」)百分之四十七點五權益，該發展計劃建築面積約為二十四萬平方米，整個項目將分階段發展，第一期甲已於二零零一年落成，並於年底時交付與買家。第一期乙亦於二零零二年開始交付與買家，而第二期甲亦已於十二月平頂。此項目乃二零零二年及二零零三年之主要盈利來源。

物業投資及發展業務投資於共同控制實體之結餘減少主要反映物業發展項目派息及資金逐步回籠。

長期投資

美元千元	二零零三年	二零零二年	差異
國際運輸及物流	1,149	1,072	77
物業投資及發展	93,601	93,888	(287)
其他	4,468	5,803	(1,335)
	99,218	100,763	(1,545)

於二零零三年十二月三十一日，集團之長期投資總額為九千九百二十萬美元，主要為所持有之北京東方廣場百分之八權益，值九千三百六十萬美元。

無形資產

美元千元	二零零三年	二零零二年	差異
國際運輸及物流	21,244	21,576	(332)
貨櫃碼頭	713	755	(42)
物業投資及發展	7,860	5,210	2,650
	29,817	27,541	2,276

無形資產主要包括電腦軟件開發成本，物業租賃及融資之遞延支出。除物業租賃費用按租約年期攤銷外，其他無形資產一概分五年攤銷。

現金及組合投資

美元千元	二零零三年	二零零二年	差異
國際運輸及物流	169,142	169,876	(734)
貨櫃碼頭	8,038	11,738	(3,700)
物業投資及發展	40,010	10,054	29,956
組合投資	463,616	220,778	242,838
	680,806	412,446	268,360

本集團奉行中央庫務管理，扣除營運所需之剩餘資金在董事會之投資委員會訂立之指引下由本集團之經理人員進行組合或債券投資。

於二零零三年十二月三十一日每股普通股之現金及組合投資為1.45美元，於二零零二年十二月三十一日則為0.80美元。

本集團之投資組合大部份投資在中短期美元債券及類似之投資工具，及短期現金存款而並無投資於衍生投資產品。

應收賬項及發展中及作出售用途之物業

美元千元	二零零三年	二零零二年	差異
國際運輸及物流	187,631	145,098	42,533
貨櫃碼頭	46,091	37,476	8,615
物業投資及發展	91,001	76,269	14,732
其他	145	70	75
	324,868	258,913	65,955

二零零三年底應收賬項及發展中及作出售用途物業總額增加六千六百萬美元，報三億二千四百九十萬美元。增加主要由於國際運輸、物流及貨櫃碼頭業務增長，應收賬項同步上升，及進一步投資於上海盧灣區物業發展項目所致。

債務概況

截至二〇〇三年底，集團總負債中以美元為單位者超過百分之九十六（二〇〇二年：百分之九十二），有效減低因外匯大幅波動產生之風險。非美元幣值之貸款則以當地幣值相若之資產對沖。

於二〇〇三年底之十億九千八百二十萬美元總負債中，一億四千九百五十萬美元為固定利率債項，主要由貨櫃及碼頭設施租賃構成。固定利率介乎三點五厘至十點六厘之間，端視訂立每項交易時之貨幣成本而定。其餘九億四千八百七十萬美元債項乃浮動利率債項，按三個月倫敦銀行同業拆息率（或相類息率）加個別利率差距借入，並且主要是有關船舶及投資物業華爾街廣場之負債。為減低利率波動對本集團盈利水平之影響，本集團就有關一億美元浮息負債訂立利率項圈式合約。於二〇〇三年十二月三十一日，本集團包括利率對沖合約在內之借貸成本平均為三點一厘。

股東資金

於二〇〇三年九月，本集團完成一項場外回購，以每股港幣九點八元代價，購回46,957,088股普通股。回購股份已被注銷，令本公司已發行股數由517,141,632股降至470,184,544股，股東資金亦因此減少五千九百七十萬美元。然而，由於年內錄得可觀盈利，令股東資金於二〇〇三年底時上升二億五千零三十萬美元，報十一億一千零八十萬美元，每股普通股資產淨值為2.36美元（二〇〇二年：1.66美元）。

淨負債與股東資金比率

雖然年內回購股份，但由於盈利可觀，此比率在二〇〇三年下降至0.4，比對二〇〇二年時為0.6。集團未來四年，將密切監察所訂購之新船交付及融資落實情況，以配合業務預測，集團之目標乃保持此重要比率在1.0以下。

營運租約及承擔

本集團及其附屬公司之營運資產除自置外，亦有透過營運租約引入。此等租約於二〇〇四年之租金總額達二億六千零九十萬美元，詳情見本年報賬目附註三十一(b)。以營運租約安排之資產主要包括貨櫃箱、車架、貨櫃輪及北美洲部份貨櫃碼頭。

於二〇〇三年底，本集團之資本性承擔為八億六千八百四十萬美元，主要為訂購十艘於二〇〇四年至二〇〇七年間交付之新船。

綜合現金流量分析

綜合現金流量概要

美元千元	二零零三年	二零零二年	差異
營運現金流入淨額	520,696	169,846	350,850
投資及融資流入：			
利息及投資收入	19,149	9,455	9,694
出售物業、機器及設備及投資	92,757	2,566	90,191
新增貸款	189,706	94,763	94,943
共同控制實體現金流入	17,893	10,575	7,318
少數股東權益注資	—	3,600	(3,600)
其他	—	527	(527)
	319,505	121,486	198,019
投資及融資流出：			
利息支出	(41,827)	(43,202)	1,375
支付予股東股息	(31,028)	(7,757)	(23,271)
已繳稅項	(12,355)	(5,966)	(6,389)
購入物業、機器及設備及投資	(236,421)	(70,203)	(166,218)
償還貸款	(184,403)	(149,609)	(34,794)
購入無形資產	(10,547)	(7,088)	(3,459)
回購股份	(59,739)	—	(59,739)
其他	(255)	(470)	215
	(576,575)	(284,295)	(292,280)
現金流入淨額	263,626	7,037	256,589
期初現金及投資組合餘額	412,446	402,424	10,022
兌換率調整	4,734	2,985	1,749
期末現金及投資組合餘額	680,806	412,446	268,360
代表：			
不限定用途之銀行結餘及存款	536,791	304,858	231,933
限定用途之銀行結餘及存款	35,850	53,312	(17,462)
投資組合	108,165	54,276	53,889
	680,806	412,446	268,360

二零零三年現金流入淨額為二億六千三百六十萬美元，比對二零零二年為淨額流入七百萬美元。年內盈利大增，帶動營運現金流入較二零零二年大幅飆升。二零零三年由於接收早前訂購之新船，令資本性支出及有關融資數額同告上升。出售物業、機器及設備金額主要包括按營運計劃安排售出之一艘貨櫃輪及為接收之新船其中一艘所作之出售回租安排。五千九百七十萬美元之股份回購支出乃指二零零三年九月透過場外回購安排購回46,957,088股普通股。於二零零三年底，現金及投資組合結餘總值六億八千零八十萬美元，比對二零零二年為四億一千二百四十萬美元。

資金流動性

於二零零三年十二月三十一日，集團持有現金及投資組合餘額達六億八千零八十萬美元，而需於二零零四年償還之債項則為二億一千八百五十萬美元。二零零三年底之流動資產為九億八千四百九十萬美元，流動負債則為七億四千六百九十萬美元。集團之股東資金全數由普通股組成，並無發行任何債務證券。集團定期編製及更新現金流量預測，監察因購置資產、發展項目及流動資金所需之頭寸，確保將多餘資金有效投資之餘，仍能保持平穩之資金週轉水平。