



金輝集團有限公司

(於香港註冊成立之有限公司)

股份代號：137

截至二零零四年六月三十日止六個月 中期業績

金輝集團有限公司(「本公司」)之董事會(「董事會」)公佈本公司及其附屬公司(「本集團」)截至二零零四年六月三十日止六個月之未經審核綜合中期業績連同二零零三年同期之比較數字如下：

簡明綜合損益表

		截至六月三十日止六個月	
		二零零四年 (未經審核) 千港元	二零零三年 (未經審核) 千港元
	附註		
營業額	2	1,006,181	473,017
其他經營收入		40,860	29,585
航海相關開支		(435,181)	(336,335)
運費到付協議之虧損 (包括未變現虧損撥備)		(523,980)	—
商品銷售成本		(139,211)	(100,420)
員工成本		(17,622)	(14,957)
其他經營開支		(29,527)	(21,055)
其他(開支)收入淨額		(715)	11,596
折舊及攤銷		(37,419)	(31,826)
經營(虧損)溢利	2	(136,614)	9,605
利息收入		935	2,968
利息開支		(9,041)	(10,713)
除稅前(虧損)溢利		(144,720)	1,860
稅項	3	(951)	279
日常業務之除稅後 (虧損)溢利		(145,671)	2,139
少數股東權益		65,980	(3,663)
本期間虧損淨額		(79,691)	(1,524)
每股基本虧損(港元)	4	(1.514)	(0.029)

附註：

1. 編製基準及會計政策

本集團截至二零零四年六月三十日止六個月之綜合中期業績已由本集團核數師摩斯倫•馬賽會計師事務所根據香港會計師公會頒佈之核數準則第700號《中期財務報告的審閱》進行審閱。核數師已發出一項毋須修訂之審閱結論。

本集團編製截至二零零四年六月三十日止六個月之簡明中期財務報表時所採用之會計政策及計算方法與截至二零零三年十二月三十一日止年度全年財務報表所採用者一致。

2. 分部資料

本集團之營業額及經營(虧損)溢利按主要業務分析如下：

	營業額		經營(虧損)溢利	
	截至六月三十日止 六個月		截至六月三十日止 六個月	
	二零零四年 (未經審核) 千港元	二零零三年 (未經審核) 千港元	二零零四年 (未經審核) 千港元	二零零三年 (未經審核) 千港元
運費及船租	850,867	362,709	(138,143)	(970)
貿易	155,314	110,308	5,237	(270)
在中國之投資	-	-	6,481	737
其他業務	-	-	(10,189)	10,108
	<u>1,006,181</u>	<u>473,017</u>	<u>(136,614)</u>	<u>9,605</u>

本集團之運費及船租業務遍佈全球，故不能歸納於任何特定之地域。期內，本集團貿易業務之營業額主要源自香港及中國，比率分別為45%(二零零三年：90%)及54%(二零零三年：10%)。於上述兩段期間內，本集團之其他業務包括物業投資、外匯交易及短期投資則主要位於香港。

3. 稅項

	截至六月三十日止 六個月	
	二零零四年 (未經審核) 千港元	二零零三年 (未經審核) 千港元
本集團		
香港利得稅：		
本期間	(951)	-
以往期間之超額撥備	-	279
	<u>(951)</u>	<u>279</u>

截至二零零四年六月三十日止期間，香港利得稅乃根據期內之估計應課稅溢利按17.5%（二零零三年：17.5%）之稅率提撥準備。董事認為，本集團大部份收入並非於香港產生或得自香港，故毋須繳納香港利得稅。本集團在其他有經營業務之司法權區一概毋須繳納稅款。

4. 每股虧損

期內之每股基本虧損乃根據期內之虧損淨額79,691,000港元（二零零三年：1,524,000港元）及期內已發行之普通股加權平均數52,624,248（二零零三年：52,624,248）股計算。二零零三年之普通股加權平均數已就二零零三年六月二日起生效之股份合併作出調整。

由於上述兩段期間均無發行任何潛在普通股，故並無呈列每股攤薄虧損。

中期股息

董事會經決議就本期間不建議派發任何中期股息（二零零三年：無）。

業務回顧

本集團期內之綜合營業額為1,006,181,000港元，較去年同期上升113%。本期間之虧損淨額為79,691,000港元，而去年同期之虧損淨額則為1,524,000港元。本期間之每股基本虧損為1.514港元，而去年同期之每股基本虧損則為0.029港元。期內之虧損全因本集團自二零零四年一月起所訂立之運費到付協議（「運費到付協議」）項下之虧損所致。

運費及船租。散裝乾貨業務市場之運費於二零零四年年初達至破紀錄之水平。然而，由於中國有關當局實施宏觀經濟調控措施，使到市場對中國之經濟抱負面看法，加上燃油價格處於歷史新高，所有散裝乾貨業務之運費自二零零四年三月起向下調整。波羅的海航運指數由二零零三年年底之4,765點大幅飆升至二零零四年二月初之5,681點，但於二零零四年六月下旬下跌至2,622點，及至季末時為3,005點。

期內本集團航運業務之營業額為850,867,000港元，較去年同期上升135%。由於受到運費到付協議（包括已平倉及未平倉之運費到付協議）所產生之虧損523,980,000港元所致，期內本集團航運業務錄得138,143,000港元之虧損，而去年同期則錄得970,000港元之虧損。

鑑於航運市場好轉，尤其於二零零四年年初期間，本集團訂立若干運費到付協議以減低運費上揚所帶來之風險。然而，散裝乾貨航運市場之運費由二零零四年三月起突然下跌，並於二零零四年六月進一步下跌，本集團因而蒙受自二零零四年一月起訂立之運費到付協議而產生之已變現虧損，以及就該等運費到付協議之未變現虧損作出撥備。本集團訂立之運費到付協議大部份已經平倉，故本集團在此等已平倉運費到付協議之虧損亦已實現。因此，有關運費到付協議（包括已平倉及並未平倉之運費到付協議）所產生之虧損為523,980,000港元，已計算在截至二零零四年六月三十日止期間內。

董事會一直注視航運業務目前之市況，並時刻監察，於有需要時調整本集團之船隊。於二零零四年七月八日，本集團訂約以總代價56,500,000美元(約440,700,000港元)出售兩艘於二零零四年六月三十日賬面淨值共39,808,000美元(約310,502,000港元)之機動船舶「Jin Tai」及「Jin Kang」，並將於二零零四年下半年交付予獨立買家。截至本公佈日期，本集團已承諾購買五艘新造船舶，總購入價為133,020,000美元(約1,037,556,000港元)，其中三艘將於二零零五年交付，餘下兩艘則將於二零零七年交付。

本集團擬將出售機動船舶「Jin Tai」及「Jin Kang」所得之款項約187,400,000港元用作償還銀行貸款，而餘款則用作額外營運資金。董事會相信，在出售兩艘機動船舶後，流動比率將可改善至更健康之水平。

根據本集團之會計政策，本集團之所有自置船舶均於各結算日按成本減累計折舊及減值虧損列賬。根據獨立專業估值師所作出之估值，本集團之十艘自置船舶於二零零四年六月三十日之市值約為1,606,800,000港元，而該等船舶之賬面淨值則約為1,263,800,000港元。

貿易及在中國之投資。本集團化工及工業原料貿易業務之營業額為155,314,000港元，較去年同期上升41%。本集團去年同期之貿易業務受到嚴重急性呼吸系統綜合症爆發所影響。由於經濟復甦，化工及工業原料之需求及價格上升，本集團之貿易業務表現於期內有所改善，錄得溢利5,237,000港元，去年同期則為虧損270,000港元。由於各類商品之需求及價格上升，本集團在中國山西省生產冶金焦炭之合作合營企業之投資取得令人滿意之成績。本集團在中國之投資於期內錄得溢利6,481,000港元，而去年同期之溢利則為737,000港元。

財務回顧

流動資金、財務資源及資本架構。於二零零四年六月三十日，本集團之已抵押存款、銀行結存及現金增加至440,876,000港元(二零零三年十二月三十一日：153,107,000港元)。本集團於二零零四年六月三十日之借貸減少至694,236,000港元(二零零三年十二月三十一日：749,540,000港元)，其中12%、9%、27%及52%分別須於一年內、一年至兩年內、兩年至五年內及五年後償還。以負債淨值(計息債務總額減證券、現金及現金等值項目)除以股東權益計算之資本負債比率下降至66%(二零零三年十二月三十一日：125%)。所有借貸均按浮動利率計算利息，並主要以美元及港元結算。

資產抵押。於二零零四年六月三十日，本集團之固定資產1,168,356,000港元(二零零三年十二月三十一日：1,192,488,000港元)、短期投資2,550,000港元(二零零三年十二月三十一日：1,767,000港元)、存款30,301,000港元(二零零三年十二月三十一日：30,551,000港元)及七間(二零零三年十二月三十一日：七間)擁有船舶公司之股份均已抵押，並以轉讓七間(二零零三年十二月三十一日：七間)擁有船舶公司之租船合約收入，作為本集團所動用信貸之擔保。

資本支出及承擔。本集團截至二零零四年六月三十日止期間之資本支出總額為98,487,000港元(二零零三年十二月三十一日：29,998,000港元)，其中約93,151,000港元(二零零三年十二月三十一日：24,644,000港元)用於建造本集團之新造船舶。

於二零零四年六月三十日，本集團就五艘新造散裝乾貨船舶作出資本支出承擔，該等船舶之總購入價約為1,037,556,000港元（二零零三年十二月三十一日：321,516,000港元），而已訂立合約但未撥備之總金額（扣除已付訂金）則約為919,760,000港元（二零零三年十二月三十一日：296,872,000港元）。

或然負債。於二零零四年六月三十日，除本公司之附屬公司於日常業務中向第三者提供為數2,340,000港元之若干擔保外，本集團並無任何其他或然負債。於二零零三年十二月三十一日，本集團並無未撥備之重大或然負債。

僱員

於二零零四年六月三十日，本集團有102名全職僱員及260名船員（二零零三年十二月三十一日：100名全職僱員及262名船員）。本集團會因應僱員之表現、經驗以及當時業內慣例釐定僱員薪酬，並提供一般之額外福利。本集團於期內並無採納任何認購股權計劃。

展望

從運費及船舶價格大幅波動可見航運業漸趨反覆，尤以貨運市場為甚。為管理該等風險及避免重大虧損，董事會確認有需要就其運費到付協議之業務採取更審慎及有效之策略，以減低及監察市場相關及財務上之風險。

除本集團之十艘自置船舶外，本集團現時亦經營約十三艘租賃散裝乾貨船舶，包括一艘好望角型、七艘巴拿馬型及五艘大靈便型。所有散裝乾貨業務之運費於二零零四年六月底開始回升，而波羅的海航運指數亦於二零零四年八月初升至約4,100點之水平。董事會亦察覺近期燃油價格上漲對航運業或會造成影響。然而，董事會相信，散裝乾貨航運需求之基本因素仍維持不變，而船舶之供應於未來數年仍然緊張。董事會深信，持續穩健之運費將成為本集團未來數年業績之佳兆，因此，董事會將考慮在適當時間擴充本集團之自置船隊。董事會亦預期本集團之貿易及在中國之投資亦將繼續為本集團帶來穩定之回報。

展望未來，董事會將繼續注視航運業務目前之市況，並時刻監察，於有需要時調整本集團之船隊。此外，為使船隊維持一個平衡之租賃組合，本集團將為旗下部份船舶訂立較長期之合約，以確保本集團之未來盈利有更高之確定性，並採納更多嚴謹之風險管理程序。

購買、出售或贖回本公司上市證券

截至二零零四年六月三十日止六個月內，本公司或其任何附屬公司概無購買、出售或贖回任何本公司之上市證券。

審核委員會

審核委員會已與管理層檢討本集團所採用之會計原則及慣例，並討論有關核數、內部監控及財務申報之事宜，包括審閱截至二零零四年六月三十日止六個月之未經審核簡明綜合中期財務報表。

最佳應用守則

除本公司之非執行董事並無指定任期而按本公司之公司組織章程細則於本公司之股東週年大會上輪值告退及膺選連任外，各董事並不知悉任何資料足以合理顯示本公司現時或曾於截至二零零四年六月三十日止六個月內任何時間，未有遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）附錄14所載之最佳應用守則之規定。

於本公佈日期：

- (a) 本公司之執行董事為吳少輝、吳錦華、吳其鴻及何淑蓮；
- (b) 本公司之非執行董事為何健龍及蘇永雄；及
- (c) 本公司之獨立非執行董事為崔建華及徐志賢。

於聯交所網頁內刊登中期業績

本集團截至二零零四年六月三十日止六個月之詳盡中期業績公佈將於適當時候刊登於香港聯合交易所有限公司網頁內，其將載有上市規則附錄16第46(1)至46(6)段規定之所有資料。

承董事會命
主席
吳少輝

香港，二零零四年八月十一日

請同時參閱本公佈於香港經濟日報刊登的內容。