

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（二零零三年十二月三十一日：兩艘）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。