

# 主席報告書

## 業績

本集團主要從事船舶租賃、擁有船舶及貿易業務。本集團於本年度之綜合營業額為**1,985,235,000**港元，較去年輕微上升**1%**。本集團於本年度之本公司股東應佔溢利淨額為**526,862,000**港元，較二零零四年之溢利淨額**227,514,000**港元上升**132%**。本年度之每股基本盈利為**0.992**港元，而去年之每股基本盈利則為**0.432**港元（經重列）。

儘管本年度下半年之運費有所下跌，本集團之全年業績能達至紀錄新高，此乃受惠於上半年頗為強勁之散裝乾貨市場狀況；部份為一項因提前終止一份長期期租租船合約而向一名交易對方收取作為賠償之取消合約之費用收入約**156,000,000**港元之特殊收入；以及出售一間附屬公司**Jinhui Shipping and Transportation Limited**（「**Jinhui Shipping**」）股本中**7,900,000**股股份或**9.4%**權益所得之收益**102,855,000**港元。而去年之溢利，部份則被運費到付協議之虧損**490,947,000**港元所抵銷。

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或估值（見財務報告附註**2**所披露）減累計折舊及減值虧損列賬。鑑於散裝乾貨船舶之市值大幅上揚，本集團之自置船舶於二零零五年十二月三十一日之賬面值，以致本集團之資產淨值，均遠低於其現行市值。根據獨立專業估值師所作出之估值，本集團之十三艘自置船舶於二零零五年十二月三十一日之總市值約二十四億五千八百萬港元，而該等船舶之賬面淨值則約二十一億一千五百萬港元。此外，按獨立專業估值師評估，本集團建造中之四艘新造船舶於二零零五年十二月三十一日之市值約九億八千七百萬港元，而總合約價值則約七億六千七百萬港元。

多項新訂之香港財務報告準則已於二零零五年一月一日生效，導致各項損益表及資產負債表項目之會計處理及呈列方式有所變動，或會令若干比較數字未能作直接比較。會計政策變動之詳情載於財務報告附註**3**。

## 股息

董事會經決議就本年度不建議派發任何末期股息（二零零四年：每股**0.12**港元 經重列）。因此，中期股息每股**0.19**港元（二零零四年：無）為截至二零零五年十二月三十一日止年度之派息總額。

## 業務回顧

**運費及船租。**本集團透過**Jinhui Shipping**經營其全球航運業務，**Jinhui Shipping**為本公司於本報告日期擁有約**50.21%**權益之附屬公司，其股份於奧斯陸證券交易所上市。



## 業務回顧 (續)

儘管運費極為波動，二零零五年對散裝乾貨市場來說，仍是利好之一年。運費在去年十二月初達至紀錄新高後，已稍為回落，但隨著鐵礦石貿易及持續增長之煤炭運輸繼續推動航運市場，運費於二零零五年首數個月仍維持於穩健及較平穩之水平。自本年中開始，在新造船舶湧入船隊及港口擠塞情況獲得紓緩之雙重影響下，導致運費下降。夏季期間，天災亦是衝擊運費之其一因素，颶風卡特里娜及麗塔吹襲新奧爾良及美國海灣地區，造成嚴重破壞。波羅的海航運指數於年初為**4,598**點，並持續上升至二月下旬之**4,880**點，為二零零五年之最高位，及後逐漸回落至八月上旬之本年度最低位**1,747**點。波羅的海航運指數於年底為**2,407**點，較年初之水平調低約**48%**。

## 波羅的海航運指數



資料來源：彭博

本集團於本年度之航運業務營業額為**1,672,792,000**港元，較去年輕微下跌**1%**。於本年度，本集團之航運業務錄得經營溢利**779,621,000**港元，較去年上升**107%**。航運業務之整體溢利淨額上升，部份原因為平均運費有所改善；及部份為一項因提前終止一份長期期租租船合約而向一名交易對方收取作為賠償之取消合約之費用收入約**156,000,000**港元之特殊收入。而二零零四年之溢利，部份則被運費到付協議之虧損**490,947,000**港元所抵銷。於二零零五年，本集團旗下船隊每天平均之相對期租租金上升**2%**至**26,375**美元。然而，本集團租賃之兩艘好望角型船舶產生之經營虧損及由於本集團所營運之船舶中，有多艘船舶需如期入塢，導致船隊可運作日數相對地減少，以及停租以進行維修，尤其是一艘自置船舶「Jin An」停租近兩個月，均在本年度之溢利淨額予以抵銷。於二零零五年六月三十日，機動船舶「Jin An」在印度維沙卡帕南港口附近，為避免發生碰撞而擱淺，多處受到損毀。經作出一切必要之檢修後，該船舶於二零零五年八月底再次投入運作。

# 主席報告書

## 業務回顧 (續)

本集團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。年內，本集團進一步承諾購買一艘新建造之船舶及三艘二手船舶。然而，本集團已終止收購一艘二手船舶，原因為該船舶之交付時間一再拖延。

年內，兩艘巴拿馬型新造船舶、一艘大靈便型新造船舶及兩艘於二零零一年建造之大靈便型船舶已如期交付予本集團。

**貿易。**本集團透過本公司擁有75%權益之附屬公司Yee Lee Technology Company Limited經營其化工及工業原料貿易業務。本集團貿易業務之營業額為312,443,000港元，較去年上升9%。營業額上升，主要由於本集團所買賣之原材料(主要為銅及鎳)價格上漲所致。此項業務之表現於第四季尤其強勁，原因為本集團所買賣之若干原材料供應出現短缺。本集團之貿易業務亦錄得13,181,000港元之溢利，較去年上升12%。

**其他業務。**本集團之其他業務錄得經營溢利76,858,000港元，而去年則錄得經營溢利25,202,000港元。本年度其他業務之溢利上升，主要因為出售Jinhui Shipping股本中9.4%權益所得102,855,000港元之收益。此外，本集團在中國山西省生產冶金焦炭之山西金堯焦化有限公司(「山西金堯」)之投資於年內派發股息收入11,783,000港元予本集團。其他業務於二零零四年之溢利主要來自本集團位於香港之租約土地及樓宇之減值虧損撥回18,907,000港元，但被商譽攤銷11,587,000港元所抵銷。

## 財務回顧

**流動資金、財務資源及資本架構。**年內，出售Jinhui Shipping股本中9.4%權益所得之款項淨額二億四千八百萬港元，已以現金方式用作接收五艘新增船舶之部份融資，並予以抵銷。本集團於二零零五年十二月三十一日之股本及債務證券、銀行結存及現金總值減少至460,815,000港元(二零零四年：481,430,000港元)。本集團於二零零五年十二月三十一日之銀行借貸增加至1,159,803,000港元(二零零四年：470,621,000港元)，其中13%、8%、25%及54%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。資本負債比率為38%，此比率乃以負債淨值(計息債務總額減股本及債務證券、現金及現金等值項目)除以權益總值計算，而二零零四年十二月三十一日之資本負債比率則為零。所有銀行借貸均按浮動利率計算利息，並主要以美元及港元結算。本集團已訂立若干利率掉期合約，藉此減低利率上升之風險。計及本集團持有之現金及可出售股本及債務證券以及可供動用之銀行融資額，本集團之流動資金狀況保持穩健，本集團亦有足夠財務資源以應付其債項承擔及營運資金之需求。



## 財務回顧 (續)

**資產抵押。**於二零零五年十二月三十一日，本集團之機動船舶1,996,802,000港元(二零零四年：787,485,000港元)、租約土地及樓宇及投資物業82,479,000港元(二零零四年：71,668,000港元)、銀行存款19,610,000港元(二零零四年：23,522,000港元)及十間(二零零四年：五間)擁有船舶公司之股份均已抵押，並轉讓十間(二零零四年：五間)擁有船舶公司之租船合約收入，以作為本集團所動用信貸之擔保。

**資本支出及承擔。**本集團於本年度之資本支出總額為1,173,839,000港元(二零零四年：199,265,000港元)，其中約1,171,864,000港元(二零零四年：184,087,000港元)用於建造本集團之新造船舶及購買二手機動船舶。

於二零零五年十二月三十一日，本集團已就四艘(二零零四年：六艘)新造散裝乾貨船舶作出未履行之資本支出承擔，該等船舶之總購入價約為766,738,000港元(二零零四年：1,283,256,000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665,494,000港元(二零零四年：1,076,794,000港元)。

**或然負債。**於二零零五年十二月三十一日，除本集團於日常業務中向第三者提供為數78,000,000港元之擔保外，本集團並無其他或然負債。於二零零四年十二月三十一日，本集團並無未撥備之重大或然負債。

## 風險管理

本集團主要涉及多項風險，並就此使用與其風險管理活動有關之衍生工具及其他財務工具。

**業務風險。**由於航運市場上運費波動及本集團所買賣之原料價格變動或會對本集團之現金流量及業務構成負面影響，故本集團須承擔市場風險。本集團一向訂立運費到付協議以管理其在現行市場上若干航線變動之風險。然而，國際航運市場與過往標準比較是有著斐然表現，但亦趨向極之反覆。因此，董事會相信運費到付協議與實際市場之聯繫偏少，而運費到付協議交易已再不能達到對沖之作用。

董事會已於二零零五年二月二日宣佈，本集團不會再訂立新運費到付協議，直至另行通知為止。董事會相信，在市場現況下終止使用運費到付協議，將可剔除不必要之業務風險，讓管理層得以專注於核心業務，從而取得更為穩健及可以預測之收入來源。倘管理層認為使用運費到付協議作為對沖可令本集團業務受惠或可令本集團所承擔之市場風險減至最低，則本集團或會於日後訂立新運費到付協議。倘本集團日後訂立任何新運費到付協議，本公司將立即知會公眾人士有關之詳情。

**信貸風險。**因交易對方無法履行本集團之財務工具合約條款所產生之信貸風險，一般以交易對方之承擔超出本集團所承擔之金額(如有)為限。在可行情況下，本集團將與不同而具有良好信譽之交易對方訂立衍生金融工具。因此，本集團預期不會因管理衍生金融工具而產生重大之信貸虧損。

# 主席報告書

## 風險管理 (續)

**外匯風險。**本集團截至二零零五年十二月三十一日止年度之交易、資產及負債主要以港元及美元為單位。本公司之功能貨幣為港元。若干本公司之附屬公司以美元呈報，而美元乃以約**1.00**美元兌**7.80**港元之匯率與港元掛鈎。本集團於二零零五年十二月三十一日之一項有關以日圓收購一艘新建造船舶未履行之資本承擔為**3,015,000,000**日圓。本集團不時嚴密監察外匯風險，以在適當之情況下對沖已確定之承擔，以及在一些情況下作為投資用途。

**利率風險。**本集團嚴密監察有關銀行借貸之利率風險，並使用財務工具以減低與利率波動有關之風險。本集團藉訂立利率掉期合約以管理利率風險，詳情如下：

- 五千萬美元以截至二零零九年六月止五年為期，設定息率上限為**4.3%**及敲出息率為**6.5%**；及
- 三千萬美元以截至二零零七年一月止三年為期，設定息率上限為**2.5%**及敲出息率為**4%**。

## 僱員

於二零零五年十二月三十一日，本集團有**107**名全職僱員及**330**名船員（二零零四年：**106**名全職僱員及**208**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包括醫療保險及公積金供款。本集團亦按董事之酌情權及根據本集團之財務表現而給予僱員購股權及花紅。

## 股本

在本公司於二零零五年五月二十日舉行之股東特別大會上，有關將本公司股本中每股已發行及未發行面值**1.00**港元之股份拆細為十股每股面值**0.10**港元之拆細股份（「股份拆細」）之決議案已獲本公司股東批准。由二零零五年五月二十三日生效日期起，本公司之法定股本為一億港元，分為十億股每股面值**0.10**港元之股份。

年內，因根據本公司購股權計劃下，在行使購股權以認購本公司股份而配發及發行每股面值**0.10**港元之新普通股後，本公司已發行股份之數目由**526,242,480**股（經重列）增加至**533,940,480**股。



## 展望

於本報告日期，本集團船隊之總載重量約為一百三十五萬公噸，其中包括十三艘自置船舶及七艘租賃船舶，而本集團現有船隊在二零零六年之收租日數中，約**56%**已簽有合約。

所有類型之散裝乾貨船舶之運費於二零零六年一月進一步下跌，但於農曆新年過後已見改善，因業務活動之增長，運費自二零零六年二月中旬起上升。波羅的海航運指數於二零零六年一月下跌**400**點至**2,033**點，及後於二零零六年三月底回升至約**2,500**點。董事會預期，隨著中國之需求日益殷切及預期港口擠塞情況將會增加，運費將於短期內持續增長。就中期至遠期而言，董事會對業務前景仍然充滿信心，而鑒於在二零零七年及二零零八年投入市場之新船有限，再加上預期有更多舊船將退役令供求緊扣，故預期運費仍可維持於較強勁之水平。

此外，董事會預期本集團之貿易業務及在山西金堯之投資將可繼續為本集團帶來穩定之回報。

## 鳴謝

本人謹藉此機會向董事會同僚之貢獻及本集團全體員工在過去一年努力不懈及忠誠盡責之服務致以衷心感謝。

承董事會命

主席  
吳少輝

香港，二零零六年三月三十日