

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**1,550,763,000**港元，較去年減少**22%**。本集團於本年度之本公司股東應佔溢利淨額為**223,192,000**港元，較二零零五年之溢利淨額**526,862,000**港元下跌**58%**。本年度之每股基本盈利為**0.421**港元，而去年之每股基本盈利則為**0.992**港元。

本集團於二零零六年度之業績令人滿意。本年度之溢利部份為完成出售五艘機動船舶所得之收益**209,673,000**港元，而二零零五年之溢利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」)**7,900,000**股股份或當時股本中**9.4%**權益所得之收益**102,855,000**港元。

二零零六年為本集團另一個里程碑。年內，本集團承諾以約**3,715,087,000**港元之總代價購入於二零零六年至二零一零年間交付之合共九艘新造船舶及五艘二手船舶。於二零零六年，三艘超級大靈便型船舶及一艘巴拿馬型船舶已如期交付予本集團。由於本集團不斷致力維持年輕及現代化之船隊，並一直專注於擁有相當規模之超級大靈便型船隊，故本集團於二零零六年以約**795,990,000**港元之總代價出售五艘機動船舶，其中包括於一九八零年代建造之兩艘靈便型船舶及一艘大靈便型船舶，以及兩艘現代化之巴拿馬型船舶，並已變現約**209,673,000**港元之收益。

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。鑑於散裝乾貨船舶之市值大幅上揚，本集團之自置船舶於二零零六年十二月三十一日之賬面淨值，以致本集團之資產淨值，均遠低於其現行市值。根據本集團所作出之最佳估計，於二零零六年十二月三十一日本集團之十二艘自置船舶之總市值約四十億港元，相對該等船舶之總賬面淨值則約二十六億八百萬港元；以及本集團十一艘建造中之新造船舶及三艘將交付之二手船舶之總市值約四十六億八千萬港元，相對總合約價則約三十三億五千四百萬港元。

股息

董事會經決議就截至二零零六年十二月三十一日止年度不建議派發任何末期股息(二零零五年：無)。由於年內並無應付之中期股息(二零零五年：每股**0.19**港元)，故於二零零六年全年將無任何股息派發(二零零五年：每股**0.19**港元)。

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之股份於奧斯陸證券交易所上市。年內，本公司於奧斯陸證券交易所之公開市場上以約78,751,000港元購入額外2,332,500股Jinhui Shipping股份，以致其於Jinhui Shipping之持股量由50.21%進一步增加至52.99%。而因為於Jinhui Shipping之持股量增加，以致本集團之少數股東權益減少49,271,000港元，由49.79%減至47.01%，而為數29,480,000港元之差額已直接於留存溢利中扣除，並不影響本年度之綜合損益表。

本年初，航運市場之氣氛較為淡靜，及後於本年度下半年開始好轉，而新造船舶之合約及長期期租租金於本年底上升至紀錄高位。波羅的海航運指數於年初為2,407點，至二零零六年一月底下跌至2,033點，及後逐步回升至二零零六年十二月初之高位4,407點，而年底為4,397點。

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1,218,001,000港元，較二零零五年下跌27%。於本年度，本集團之航運業務錄得經營溢利468,369,000港元，較二零零五年之經營溢利779,621,000港元下跌40%。航運業務之營業額及整體溢利淨額減少，主要由於年內之運費整體上有所下跌所致，而部份則被本集團自二零零五年年中，在當時相對較高成本之市況下租賃之好望角型船舶產生之經營虧損所抵銷。於本年度，本集團船隊每天平均之相對期租租金減少18%至21,555美元。本年度之經營溢利部份亦來自完成出售五艘機動船舶所得之收益209,673,000港元，而去年之溢利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。

主席報告書

業務回顧 (續)

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332,762,000港元，較去年上升7%。年內，原材料價格大幅波動，並維持在高於二零零五年之水平，以致商品銷售成本上漲。然而，在審慎之成本控制措施下，本集團之貿易業務錄得16,241,000港元之經營溢利，較去年上升23%。

其他業務。本集團之其他業務錄得經營虧損7,533,000港元，而去年則錄得經營溢利76,858,000港元。本年度之經營虧損主要由於投資衍生財務工具有關之遠期外匯合約及外匯期權所產生之虧損淨額所致，而二零零五年之經營溢利則主要因為出售Jinhui Shipping當時股本中9.4%權益所得之收益102,855,000港元。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」)之投資繼續為本集團帶來穩定回報，而本集團於本年度應佔之股息收入為10,902,000港元(二零零五年：11,783,000港元)。

財務回顧

流動資金、財務資源及資本架構。年內，收取於完成出售五艘機動船舶所得之款項淨額，及將用作接收四艘新增船舶之部份融資之現金予以抵銷後，本集團於二零零六年十二月三十一日之股本及債務證券、股票掛鈎投資、內含衍生工具之銀行存款、銀行結存及現金總值增加至539,196,000港元(二零零五年：460,815,000港元)。本集團於二零零六年十二月三十一日之銀行借貸增加至1,606,916,000港元(二零零五年：1,159,803,000港元)，其中11%、9%、27%及53%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49%(二零零五年：38%)，此比率乃以負債淨值(計息債務總額減股本及債務證券、股票掛鈎投資、內含衍生工具之銀行存款、現金及現金等值項目)除以權益總值計算。所有銀行借貸均按浮動利率計算利息，並主要以美元結算。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、可出售股本及債務證券及股票掛鈎投資，以及可供動用之信貸額，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。

資產抵押。於二零零六年十二月三十一日，本集團之物業、機器及設備及投資物業之賬面淨值合共2,671,828,000港元(二零零五年：2,079,281,000港元)、存於銀行及其他機構之存款70,273,000港元(二零零五年：19,610,000港元)及按公平價值列賬及在損益表處理之財務資產之市值41,302,000港元(二零零五年：零)，連同轉讓十二間(二零零五年：十間)擁有船舶公司之租船合約收入均已抵押，以作為本集團所動用信貸之擔保。此外，十間(二零零五年：十間)擁有船舶公司之股份已就船舶按揭貸款而抵押予銀行。

財務回顧 (續)

資本支出及承擔。本集團於截至二零零六年十二月三十一日止年度之資本支出總額為1,330,565,000港元(二零零五年：1,173,839,000港元)，其中約1,303,154,000港元(二零零五年：1,171,864,000港元)用於建造及購買本集團之船舶。

於二零零六年十二月三十一日，本集團已訂立合約但未撥備之資本支出承擔總金額(扣除已付訂金)約3,025,123,000港元(二零零五年：665,494,000港元)，此金額為本集團以約3,353,623,000港元(二零零五年：766,738,000港元)之總購入價購入十一艘(二零零五年：四艘)新造船隻及三艘(二零零五年：無)二手船舶未支付之資本支出承擔。

或然負債。於二零零六年十二月三十一日，本集團在其日常業務中向第三者提供為數約78,000,000港元(二零零五年：78,000,000港元)擔保之或然負債；及Jinhui Shipping向Best Shipping Ltd.擔保Bocimar Hong Kong Limited(Bocimar International N.V.之一間附屬公司)會按照日期為二零零六年九月十五日內容有關Bocimar Hong Kong Limited以約259,740,000港元之代價向Best Shipping Ltd.收購一艘船舶之協議履行其責任，而Bocimar International N.V.則向Jinhui Shipping出具反擔保書。

除上文所披露外，本集團於二零零六年十二月三十一日並無其他或然負債。

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財務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，管理層決定專注於核心業務，從而取得更為穩健及可以預測之收入來源，而本集團決定不再訂立新運費到付協議，直至另行通知為止。

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交易。因此，本集團預期不會因管理財務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。本集團於截至二零零六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。本公司若干附屬公司以美元呈報，而美元乃以約1.00美元兌7.80港元之滙率與港元聯繫。本集團於二零零六年十二月三十一日有關以日圓收購新造船舶而未履行之資本支出承擔為21,183,000,000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及作為流動資金管理。

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

於二零零六年十二月三十一日，本集團有105名全職僱員及293名船員(二零零五年：107名全職僱員及330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

年內，繼回購及註銷9,151,000股每股面值0.10港元之股份，以及因根據本公司之購股權計劃行使可認購本公司股份之購股權而配發及發行594,000股每股面值0.10港元之新普通股後，本公司之已發行股份數目已由533,940,480股減至525,383,480股。

展望

於二零零六年內及二零零七年初，本集團善用強健之貨運市場環境，並為本集團之船隊重新訂立大部份期租租船合約。於二零零七年二月底，本集團之十二艘自置船舶中，91%在二零零七年已簽有每天平均之相對期租租金約為24,266美元之期租租船合約，而62%則在二零零八年已簽有每天平均之相對期租租金約為24,454美元之期租租船合約；本集團之八艘租賃船舶中，41%在二零零七年已簽有每天平均之相對期租租金約為32,683美元之期租租船合約，而15%則在二零零八年已簽有每天平均之相對期租租金約為24,500美元之期租租船合約。

展望 (續)

繼截至二零零六年十二月三十一日止年度後，本集團已訂立多份協議，以6,880,000,000日圓及40,500,000美元之總代價購入兩艘新造之超級大靈便型船舶及一艘於二零零三年建造之超級大靈便型船舶。該艘於二零零三年建造之超級大靈便型船舶及另一艘於二零零六年已承諾購入並於二零零二年建造之超級大靈便型船舶已分別於二零零七年三月及四月如期交付予本集團。

於本報告日期，本集團船隊之總載重量現時約為一百五十萬公噸，其中包括十四艘自置船舶及八艘租賃船舶。此外，本集團將另有十三艘新造及裝備抓斗之超級大靈便型船舶、一艘二手之好望角型船舶及一艘二手之大靈便型船舶於二零零七年至二零一一年間交付。

隨著全球出產量之增長可望保持於穩健水平、中國、印度及其他新興市場持續強勁增長及對原材料需求殷切、中東地區基礎建設激增，以及貿易模式轉變導致噸裡需求增加，本集團預期散裝乾貨市場將於未來繼續蓬勃發展。本集團之管理層深信，未來中國及印度兩地之進出口貨運，將尤其對裝備抓斗之超級大靈便型船舶最為受惠。憑藉一連串適時收購該類型船舶，本集團勢必坐擁優勢，於未來利用預期穩健之貨運市場環境，從而進一步為本公司股東提升溢利水平。

展望市場前景穩健，本集團將繼續維持靈活之租賃政策，務求在收入穩定性及市場風險中取得平衡，以及在新造及二手船舶市場尋找增長機遇。

本集團之貿易業務及在山西金堯之投資可望於未來為本集團帶來穩定之回報。

鳴謝

本人謹藉此機會就過去一年董事會同僚之貢獻及本集團全體員工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，二零零七年四月十九日