

財務資料

貿易紀錄

下表為本公司截至二零一零年十二月三十一日止三個年度各年的合併業績概要，乃基於本公司的目前架構於回顧期內一直存在而編製。本概要應與載於本文件附錄一的會計師報告一併閱讀。

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年 千美元	二零零九年 千美元	二零一零年 千美元
收益	75,660	27,939	46,521
服務成本	<u>(35,513)</u>	<u>(29,011)</u>	<u>(35,192)</u>
毛利(損)	40,147	(1,072)	11,329
其他收入	1,833	2,395	399
其他損益	3,215	1,863	973
行政開支	(3,961)	(2,599)	(3,487)
應佔聯營公司業績	(542)	(223)	-
財務成本	<u>(198)</u>	<u>(257)</u>	<u>(119)</u>
除所得稅前溢利	40,494	107	9,095
所得稅開支	<u>(11)</u>	<u>(32)</u>	<u>(71)</u>
年度溢利	<u>40,483</u>	<u>75</u>	<u>9,024</u>
其他全面收益			
集團海外業務換算 產生的匯兌差額	4	(49)	-
租賃土地及樓宇重估盈餘	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>152</u>
	<u>4</u>	<u>(49)</u>	<u>152</u>
本公司擁有人應佔 年度全面收益總額	<u><u>40,487</u></u>	<u><u>26</u></u>	<u><u>9,176</u></u>

影響本公司經營業績及財務狀況的一般因素

全球及地區經濟及貿易狀況

本公司的業務絕大部份依賴全球經濟及區域經濟以及市場狀況(尤其是中國經濟)、國際及區域貿易水平(尤其是中國貿易)。截至二零零九年十二月三十一日止年度,本公司的收益及淨利潤分別較上一年度減少約63.1%及99.8%,主要乃由於二零零八年十二月發生的金融海嘯令全球經濟放緩,導致市場上的運費普遍下降。另一方面,本公司的收益亦受到中國乾散貨貿易於全球乾散貨貿易的重要性日漸增加影響。全球經濟以及中國經濟及貿易的任何波動均可能對市場運費及本公司的收益造成影響。

全球乾散貨船

全球貨船租賃運力的供應增加會加重市場上的競爭壓力,繼而影響本公司可提出的租賃運費。由於全球乾散貨船隊總運力由二零零二年年底約294,700,000載重噸增加至二零一零年年底約515,300,000載重噸,複合年增長率約7.2%,而於二零一零年十二月底已訂的船舶運力佔於二零一零年十二月三十一日全球船隊運力約46.9%,預期全球乾散貨船的供應於不久將來將會增加,並可能對市場運費造成不利影響。

現貨租船租金

除二零零九年外,本公司大部分收益乃源自現貨租船合同。現貨租船租金會隨著全球經濟情況及貿易活動而波動。

本集團的船隊組合及運力

本公司的收益基本上會隨著本公司所擁有及出租的船舶數目以及本集團的船隊組合而變化。截至最後可行日期,本公司的船隊包括一艘好望角型船舶、四艘巴拿馬型船舶、兩艘大靈便型船舶及兩艘小靈便型船舶,總運力約577,000載重噸。透過收購新船舶或出售本公司任何船舶,本公司能夠改變及優化本公司的船隊架構。本公司船隊的使用率取決於市場供需。

呈列基準

財務報表乃按歷史成本基準編製(惟「附錄一—會計師報告」所述的會計政策中所披露不同者除外)，並以國際財務報告準則為基準。綜合財務報表包括本公司及受本公司控制的實體(其附屬公司)的財務報表。倘本公司有權規管該實體的財務及經營政策，以從其活動中獲取利益，則視為擁有控制權。年內購入或出售的附屬公司的業績乃自收購生效日期起或直至出售生效日期止(視適用情況而定)計入綜合全面收益表內。附屬公司的財務報表於有需要的情況下作出調整，以使其會計政策與本集團其他成員公司所採用者一致。所有集團內公司間交易、結餘、收入及開支已於綜合賬目時對銷。

關鍵會計政策

編製符合國際財務報告準則的財務報表需要採納若干關鍵會計估計。本公司應用本公司的會計政策時所採納的方法、估計及判斷對於本文件其他地方載列的本公司的綜合財務報表所呈報的經營業績或會有重大影響。若干會計政策會要求本公司作出複雜及主觀的判斷。以下為根據國際財務報告準則製訂，且本公司認為對於呈列本公司的財務業績及需要就本身涉及不明朗因素事宜的影響作出判斷、估計及假設的情況同樣重要的會計政策概要。本公司亦訂有本公司視為主要會計政策的其他政策，詳情載於本文件附錄一會計師報告附註3。

關鍵會計政策

收益確認

收益乃按已收或應收代價的公平值計量。

船舶租賃及期租租約的收入按完成基準的百分比確認為收益，以致收益按各個別航程的時間比例基準。

船務管理收入於提供服務時確認。

經營租賃下的應收租金於相關租賃期間按直線基準在損益內確認。

金融資產的利息收入乃按時間基準，並參考尚餘本金及適用實際利率累計，實際利率即於金融資產的估計年期內，將估計未來現金收入準確折現至資產賬面淨值的比率。

投資的股息收入於確立股東收款權利時確認。

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備包括持作生產、供應貨物或服務或者行政用途的租賃土地及樓宇乃按成本或公平值減累計折舊及累計減損(如有)入賬。

持作生產、供應貨物或服務或者行政用途的租賃土地及樓宇乃以重估金額列入綜合財務狀況報表。重估金額即重估日期的公平值減任何其後累計折舊及任何其後累計減損。重估乃以足夠的規律性定期進行，以確保於報告期間結算日其賬面值與採用公平值釐定的面值不致出現重大差異。

任何租賃土地及樓宇產生的重估增值會於其他全面收益內確認，並累計列入重估儲備。倘某一資產的重估增值可抵銷同一資產過往於損益確認的重估減值，則該部分增值會以之前扣除的減額為限計入損益。已於損益內確認的賬面值，會先從有關該資產過往重估的重估儲備對銷，餘額(如有)則列作支出。在其後出售或停止使用一項重估資產時，其應佔重估盈餘會撥至留存溢利。

折舊乃採用直線法提撥準備，按物業、廠房及設備的估計可使用年期及計入其估計剩餘價值，以撇銷有關項目的成本或公平值。倘物業、廠房及設備項目部分的可使用年期不同，則每部分的成本分開折舊。

船舶折舊乃自船舶收購日期起於剩餘估計可使用年期內經扣減董事估計的剩餘價值後使用直線法扣除，以撇銷船舶成本。各船舶的剩餘價值相等於其空載重量噸位乘以估計報廢率的積。

收購船舶時，識別需於下次入塢時更換或更新的船舶部件，彼等成本於該期間到下次估計入塢日期內(通常為2.5至5年)折舊。於該期間到下次估計入塢日期內，將船舶其後入塢產生的成本資本化及折舊。當於折舊期屆滿前產生重大入塢成本時，立即撇銷之前入塢的剩餘成本。

財務資料

物業、廠房及設備項目投入營運後所產生的支出，如維修費及保養費一般於產生期間從損益內扣除。倘已符合確認條件，重大檢驗的開支會作為重置，於資產賬面值中資本化。

估計可使用年期、剩餘價值及折舊方法於各報告期間結束時審閱，任何估計變動的影響按前瞻基準入賬。

物業、廠房及設備項目乃於出售後或當預期持續使用該資產將不會產生未來經濟利益時被取消確認。於取消確認該資產時產生的任何收益或虧損(以出售所得款項淨額與該項目賬面值的差額計算)乃計入於該項目被取消確認期間的損益內。

投資物業

投資物業為持作收取租金及／或資本增值的物業，起初以成本(包括交易成本)計量。於首次確認後時，投資物業按公平值計量。投資物業公平值變動所產生的損益乃於產生時列入該期間的損益。

當投資物業出售、永久不再使用或預期不會帶來經濟利益時，該投資物業會被取消確認。因取消確認而產生的任何收益或虧損(按該項資產的出售收入淨額及其賬面值的差額計算)會於項目取消確認期內的損益中入賬。

金融工具

當一家集團實體成為該工具合約條文的訂約方，金融資產及金融負債於綜合財務狀況報表內確認。金融資產及金融負債初步按公平值計量。收購或發行金融資產及金融負債直接應佔的交易成本(按公平值計入損益的金融資產及金融負債除外)於初步確認時加入，或從金融資產或金融負債的公平值扣除(倘適用)。就按公平值計入損益的金融資產及金融負債的收購或發行而言，直接應佔的交易成本即時於損益內確認。

金融資產

本集團的金融資產歸入經損益按公平值入賬的金融資產及貸款及應收賬款。所有定期購買或出售的金融資產乃按交易日基準確認或取消確認。定期購買或出售乃購買或出售必須按規則或市場慣例設定的時限付運額金融資產。

實際利息法

實際利息法是計算金融資產的攤銷成本以及於相關期間分配利息收入的方法。實際利率為於金融資產的預計年期或(如適用)較短期間內可將估計未來現金收入(包括構成整體實際利率的所有已付或已收費用、交易成本及其他溢價或折讓)準確折現至初步確認賬面淨值的利率。

利息收入按債務工具的實際利率基準確認，惟分類為經損益按公平值入賬的金融資產除外，其利息收入計入損益。

經損益按公平值入賬的金融資產

經損益按公平值入賬的金融資產包括兩個細類：包括持作買賣用途的金融資產及指定為經損益按公平值入賬的金融資產，其利息收入計入損益。

倘符合以下因素，則金融資產會被列為持作買賣：

- 購入目的主要為於不久將來銷售；或
- 金融資產為本集團合併管理的金融工具的確定組合的一部份及具有最近實際短期獲利模式；或
- 金融資產為未被指定的衍生工具及可有效作為對沖工具。

倘屬於下列情況，持作買賣的金融資產以外的金融資產可於初步確認時指定為經損益按公平值入賬：

- 有關指定可對銷或大幅度減少如無進行此舉則可能產生的不一致計量或確認；或
- 金融資產為金融資產或金融負債組別或兩者的組成部份，而根據本集團的風險管理文件或投資策略，其乃按照公平值基準管理及評估表現，且有關分類資料會以該基準向內部提供；或
- 其為包括一項或多項嵌入式衍生工具的合約的組成部份，而國際會計準則第39號容許將全部合併合約(資產或負債)指定為經損益按公平值入賬。

經損益按公平值入賬的金融資產會按公平值計量，而公平值變動則於產生期間直接於損益中確認。於損益確認的收益或虧損包括於金融資產賺取的任何股息或利息。

貸款及應收賬款

貸款及應收賬款為並非於活躍市場報價而具有固定或可釐定付款的非衍生金融資產。於初步確認後，貸款及應收賬款乃利用實際利息法按攤銷成本扣除任何已識別減值虧損列賬(見下文金融資產的減值虧損的會計政策)。

金融資產的減值虧損

於各報告期間，金融資產(經損益按公平值入賬的金融資產除外)被評定是否有減值跡象。當有客觀證據顯示金融資產的預期未來現金流量因於初步確認該金融資產後發生的一項或多項事件出現而受到影響時，即對該金融資產確認減值。

就貸款及應收賬款而言，減值的客觀證據包括：

- 發行人或交易對手出現重大財政困難；或
- 違約，如未能繳付或拖欠利息或本金；或
- 借款人有可能面臨破產或財務重組；或
- 金融資產的活躍市場由於財政困難而消失。

貿易應收賬款、資產等被評估為非個別減值的若干金融資產類別，其後按整體基準進行減值評估。應收賬款組合的客觀減值證據可包括本集團的過往收款經驗及與應收賬款逾期有關的全國或地方經濟狀況明顯改變。

就按已攤銷成本列值的金融資產而言，當有客觀證據顯示資產已減值時，減值虧損會於損益中確認，並以資產的賬面值與估計未來現金流的現值(以金融資產的原本實際利率折現)間的差額計量。

金融資產的賬面值乃按適用於所有金融資產的減值虧損直接扣減，惟貿易應收賬款的賬面值透過撥備賬扣減除外。撥備賬賬面值的變動乃於損益確認。倘預計不能收回應收賬款，則有關金額於撥備賬撇銷。先前撇銷的金額若於其後收回，則計入損益。

財務資料

就按攤銷成本列賬的金融資產而言，倘於隨後期間減值虧損的數額減少，而此項減少可客觀地與確認減值虧損後的某一事件發生聯繫，則先前確認的減值虧損於損益中予以撥回，惟於撥回減值當日的資產賬面值不得超逾假設未確認減值時的已攤銷成本。

金融負債

金融負債其後使用實際利息法按攤銷成本計量。

稅項

所得稅開支乃指目前應付稅項及遞延稅項的總和。

目前應付稅項乃根據年內應課稅溢利計算。應課稅溢利與損益中呈報的溢利有別，乃由於應課稅溢利剔除其他期間的應課稅或可扣減的收入或開支項目，亦不包括毋須課稅或不可扣稅的項目。本集團於即期稅項的負債乃使用於報告期間結束時已頒佈或實質上已頒佈的稅率計算。

遞延稅項乃就財務資料的資產與負債賬面值與計算應課稅溢利採用的相應稅基的差異確認。遞延稅項負債通常就全部應課稅暫時差異確認。當可能出現應課稅溢利以抵銷可供動用可扣稅暫時差異時，則遞延稅項資產通常就全部可扣減暫時差異確認。倘初次確認某項交易的資產及負債產生的暫時差異並不影響應課稅溢利及會計溢利時，則不會確認該等資產及負債。

除非本集團可控制有關臨時差額的回撥及臨時差額在可見將來都不能回撥，否則將就投資附屬公司及聯營公司產生的應課稅臨時差額確認遞延稅項負債。與該等投資及權益相關的可扣減暫時差額所產生的遞延稅項資產僅在動用暫時差額利益時有足夠的應課稅溢利且預期在可見將來其將被撥回時，方可確認。

遞延稅項資產的賬面值會於報告期間結束時審閱，並作出撇減，惟以將不再有足夠應課稅溢利以收回全部或部分資產為限。

財務資料

遞延稅項資產及負債乃根據於報告期間結束時已頒佈或實質上已頒佈的稅率(及稅法)，按於清償負債或變現資產的期間預期適用的稅率計量。遞延稅項負債及資產的計量反映按照本集團預期的方式，於報告期間結束時收回或清償其資產及負債的賬面值的稅務影響。遞延稅項於損益中確認，惟當其涉及於其他全面收入中或直接於權益確認的項目，於該情況下遞延稅項亦分別於其他全面收入中或直接於權益確認。

估計不明朗因素的主要來源

以下為有關未來的主要假設以及於報告期間結束時的估計不明朗因素的其他主要來源，其帶有對下一個財政年度內的資產及負債賬面值造成重大調整的重大風險。

物業、廠房及設備剩餘價值與可使用年限

誠如附錄一會計師報告附註3所述，物業、廠房及設備乃按直線基準按其估計剩餘價值的估計可使用年期折舊。本集團為其所有船舶釐定估計剩餘價值。該項估計乃根據所有相關因素(包括參考活躍市場上現時鋼鐵廢料的價值)於各釐定日期作出。本集團定期評估物業、廠房及設備的剩餘價值及可使用年期，而倘預期有別於原來估計，有關差額將會影響有關估計已經變動的年度的折舊。

物業、廠房及設備減值

本集團根據其會計政策定期評估物業、廠房及設備是否出現任何減值跡象。本集團按船舶的在用價值檢討船舶的賬面值。該等計算需要使用判斷及估計。根據以上基準，本集團認為毋須就物業、廠房及設備減值。本集團於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日的物業、廠房及設備的賬面值分別約為63,081,000美元、53,643,000美元及66,397,000美元。

貿易應收賬款減值

當有減值虧損的客觀證據時，本集團會考慮未來現金流量的估計。減值虧損金額按該項資產賬面值與按該金融資產的原實際利率(即於初步確認時計算的實際利率)貼現的估計未來現金流量的現值(不包括並未產生的未來信貸虧損)的差額計量。倘實際未來現金流量低於預期，則可能產生重大減值虧損。貿易應收賬款的賬面值於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日分別約為2,678,000美元、2,228,000美元及1,257,000美元。

管理層討論及分析

投資者應仔細閱讀以下管理層討論及分析，並應連同於往績紀錄期間的本集團合併業績一併閱讀，該業績載於本文件附錄一的會計師報告。除摘錄自本集團合併業績的財務資料外，於本文呈列的本集團餘下財務資料乃摘錄自或取材自本集團其他財務紀錄，而董事已採取合理審慎態度編製有關紀錄。投資者應仔細閱讀整份會計師報告，及不應僅依賴本節所載的財務概要。

概覽

本公司向承租人提供船舶租賃服務。本公司擁有並營運九艘乾散貨船，包括一艘好望角型船舶、四艘巴拿馬型船舶、兩艘大靈便型船舶及兩艘小靈便型船舶，總運力約577,000載重噸。於往績紀錄期間，本公司主要將現有及出售的船舶部署在大中華區以及印度尼西亞、新加坡、韓國、越南、柬埔寨、菲律賓、俄羅斯及亞洲若干地區附近水域。於往績紀錄期間，本公司通常運載的乾散貨包括煤炭、海砂、鋁土礦、鐵礦石及礦物。

於往績紀錄期間，除了本公司與一間新加坡建築公司訂立的包運合同之外，本公司取得的所有其他租賃合同均為現貨租船合同。現貨租船合同為一次性租賃合同，運費根據即時（即當前）市場費率協定。包運合同則是長期租船合同，包含一系列航次（而非單一航次），運費乃預先釐定且在合同項下協定期間適用。

根據現貨租船合同，本公司按程租租約或期租租約計算運費。就須遵守最低固定貨運量的程租租約而言，本公司按所運輸貨物的重量收取運費，並負責船舶的營運成本及航程成本（主要包括燃料）。最終費率的調整可能取決於滯期或速卸（如有）的發生情況。滯期時向承租人收取額外收費，速卸時則向承租人授予信貸。本公司將在確定上述內容後向承租人開具最終發票或貸記單。

就期租租約而言，本公司按日收取租金，並負責船舶的營運成本，而承租人則負責船舶的航程成本，並承擔在港口或航程期間發生的任何延誤的風險，由本公司引起的延誤則除外。

於往績紀錄期間，本公司僅有一份與一間新加坡建築公司訂立的包運合同，且其為程租租約。

本公司的收入主要產生自提供船舶租賃服務。截至二零一零年十二月三十一日止三個年度各年，本公司的收入分別約為75,700,000美元、27,900,000美元及46,500,000美元；以及本公司的淨利潤分別約為40,500,000美元、75,000美元及9,000,000美元。本公司董事相信，於二

零零九年，本公司的盈利能力相對重大下跌主要乃由於此期間全球經濟危機導致的全球貿易融資萎縮及中國煤炭出口下降，此降低了全球對船舶租賃服務的需求及本公司的運費。隨著全球經濟及貿易活動恢復，本公司於二零一零年的財務表現穩步上揚。

本公司全面收益表的主要項目概覽

收益

於往績紀錄期間，本公司的收益主要產生自提供船舶租賃服務。本公司的收益由二零零八年約75,700,000美元減少約63.1%至二零零九年約27,900,000美元。該下跌主要乃由於此期間中國煤炭出口下降及全球經濟危機導致的全球貿易融資萎縮。就此而言，由於(i)應用了更為嚴格的信貸標準限額；(ii)實施了更多資本分配額限制措施；及(iii)銀行間借貸減少，信貸限額下降導致全球貿易活動減少。因此，船舶租賃服務需求相應降低，導致航運業整體運費(包括本公司的運費)下降。

由於二零零八年底的金融危機造成全球貿易融資萎縮，故對現貨租船合同需求及市場運費構成不利影響。由於本公司的船舶租賃服務非常依賴現貨租船合同，此類合同較易出現市場撥動，故二零零九年，現貨租船合同需求減少以及運費下降對本公司收入構成了較可能不同程度地依賴現貨租船合同的競爭對手為大的影響。倘本公司的競爭對手擁有更多包運合同，則由於此類長期合同的期限及運費乃預先釐定，故疲弱的經濟情況對彼等表現的影響較小。此外，二零零九年中國煤炭出口下降亦減少了本公司於二零零九年取得的現貨租船合同數目。儘管二零零九年中國煤炭入口上升，但由於(i)競爭激烈；及(ii)本公司現有客戶需求下降，本公司無法取得更多與中國煤炭入口有關的現貨租船合同，因此，本公司無法在此類煤炭入口上升中獲利。由於二零零九年期間市場情況突變，致使本公司的現貨租船合同減少，因此，本公司的船舶整體使用率由約76.5%下降至約71.2%。連同本公司運費下降的影響，本公司於二零零九年的收入大幅下跌。

本公司的收益由二零零九年約27,900,000美元減少約66.7%至二零一零年約46,500,000美元。本公司於二零一零年收購一艘好望角型船舶(即和利輪)及一艘巴拿馬型船舶(即裕利輪)，增加了本公司船隊的總運力。於全球經濟從金融危機中復甦後，鑑於本公司依賴現貨租船合同，其使本公司能夠靈活捕捉到航運市場上揚，因而本公司船舶的整體使用率由二零零九年約71.2%上升至二零一零年約85.1%。由於本公司船隊的總運力增加，運費提高，且本公司船舶的整體使用率上升，故相較於二零零九年，本公司於二零一零年的錄得的收益增加。

財務資料

下表載列本公司於往績紀錄期間的收益明細。

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年	二零零九年	二零一零年
	千美元	千美元	千美元
收益			
現貨租船合同	61,878	12,992	35,122
包運合同	13,642	14,587	11,135
船務管理	140	360	264
	<u>75,660</u>	<u>27,939</u>	<u>46,521</u>

截至二零零八年十二月三十一日止年度，現貨租船合同應佔及包運合同應佔收益分別約61,900,000美元及13,600,000美元，分別相當於本公司該年度收益約81.8%及18.0%。截至二零零九年十二月三十一日止年度，現貨租船合同應佔及包運合同應佔收益分別約13,000,000美元及14,600,000美元，分別相當於本公司該年度收益約46.5%及52.2%。相較於二零零八年，二零零九年的現貨租船合同及包運合同應佔收益的比例出現明顯變化。此乃由於相較於二零零八年產生自現貨租船合同的收益約為61,900,000美元，二零零九年約為13,000,000美元，此乃由於誠如上述，此由全球貿易融資萎縮所致。另一方面，二零零八年及二零零九年，本公司產生自包運合同的收益保持穩定，由於此長期合同的表現沒有收到經濟情況疲弱的影響。因此，二零零九年的現貨租船合同及包運合同應佔收益比例幾近持平。

截至二零一零年十二月三十一日止年度，現貨租船合同應佔及包運合同應佔收益分別約35,100,000美元及11,100,000美元，分別相當於本公司該年度收益約75.5%及23.9%。截至二零零九年十二月三十一日止年度，現貨租船合同應佔及包運合同應佔收益分別約13,000,000美元及14,600,000美元，分別相當於本公司該年度收益約46.5%及52.2%。由於本公司於二零一零年取得較二零零九年為多的現貨租船合同，故二零一零年現貨租船合同應佔收益比例上升。

財務資料

下表載列按本公司於往績紀錄期間運輸的每種乾散貨劃分的裝運收入：—

按收入百分比劃分

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年	二零零九年	二零一零年
煤炭	69.8%	30.4%	51.3%
海砂	18.3%	52.7%	23.9%
鋁土礦	7.9%	8.5%	15.5%
鐵礦石	0.7%	1.3%	7.1%
其他	3.3%	7.1%	2.2%
總計	100.0%	100.0%	100.0%

下表載列本公司於往績紀錄期間的船隊運力信息。

船舶名稱	乾散貨船類型	可用噸位 (載重噸)	成為該船舶註冊 東主的日期
和利輪	好望角型	146,000	二零一零年九月
勇利輪	巴拿馬型	67,000	二零零三年八月
裕利輪	巴拿馬型	67,000	二零一零年九月
明利輪	巴拿馬型	67,000	二零零九年二月
萬利輪	巴拿馬型	67,000	二零零六年三月
宏利輪	大靈便型	42,000	二零零六年六月
瑞利輪	大靈便型	48,000	二零零八年十一月
百利輪	小靈便型	36,000	二零零六年三月
國利輪	小靈便型	38,000	二零零五年四月
新利輪(附註)	好望角型	128,000	二零一零年二月
友利輪(附註)	巴拿馬型	62,000	二零零四年七月
恩利2號(附註)	小靈便型	35,000	二零零二年四月
晶利3號(附註)	小靈便型	35,000	二零零一年十二月

附註：

本公司已於往績紀錄期間出售該等船舶，該等船舶不再為本公司的船舶。

財務資料

下表載列於往績紀錄期間，本公司每種船舶類型的使用率：—

船舶名稱	使用率(附註)		
	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年	二零零九年	二零一零年
好望角型	—	—	61.9%
巴拿馬型	62.3%	57.8%	81.3%
大靈便型	90.4%	78.2%	98.5%
小靈便型	83.7%	79.9%	86.9%
整體	76.5%	71.2%	85.1%

附註： 每種船舶類型的使用率乃按相關船舶由本公司擁有及營運的總日數，扣除估計因入塢或其他維修及保養而停租的日數及兩份租約期間的停租期，除以該年度本公司營運相關船舶的總日數(以每年365日為基準)計算。

下表載列於往績紀錄期間，本公司的每種船舶類型使用率及船隊整體的計算使用率的計算詳情：—

船舶名稱	截至二零零八年十二月三十一日止年度				使用率 ((A)-(B)- (C))/(A)
	船舶類型 由本公司 營運的總 日數(A)	因維修及 保養並無 租金的 總日數(B)	因維修及 保養以外 的原因而 並無租金 的總日數(C)	計算平均 日均TCE 的總日數 (A)-(B)-(C)	
好望角型	—	—	—	—	—
巴拿馬型	1,138	250	179	709	62.3%
大靈便型	437	—	42	395	90.4%
小靈便型	1,407	163	66	1,178	83.7%
整體	2,982	413	287	2,282	76.5%

財務資料

截至二零零九年十二月三十一日止年度					
船舶類型	船舶類型 由本公司 營運的總 日數(A)	因維修及 保養並無 租金的 總日數(B)	因維修及 保養以外 的原因而 並無租金 的總日數(C)	計算平均 日均TCE 的總日數 (A)-(B)-(C)	使用率 ((A)-(B)- (C))/(A)
好望角型	-	-	-	-	-
巴拿馬型	1,098	143	320	635	57.8%
大靈便型	730	57	102	571	78.2%
小靈便型	1,095	72	148	875	79.9%
整體	2,923	272	570	2,081	71.2%

截至二零一零年十二月三十一日止年度					
船舶類型	船舶類型 由本公司 營運的總 日數(A)	因維修及 保養並無 租金的 總日數(B)	因維修及 保養以外 的原因而 並無租金 的總日數(C)	計算平均 日均TCE 的總日數 (A)-(B)-(C)	使用率 ((A)-(B)- (C))/(A)
好望角型	278	49	57	172	61.9%
巴拿馬型	1,321	3	244	1,074	81.3%
大靈便型	730	4	7	719	98.5%
小靈便型	952	45	80	827	86.9%
整體	3,281	101	388	2,792	85.1%

截至二零一零年十二月三十一日止年度，本公司船隊的整體使用率分別約為76.5%、71.2%及85.1%。於二零零八年及二零零九年，巴拿馬型船舶的使用率較其他船舶類型的為低。此低使用率主要乃由於全球貿易融資萎縮及全球經濟危機以及中國煤炭出口下降導致公司於二零零八年下半年及二零零九年上半年獲得的現貨租船合同數目減少。上述亦為二零零九年小靈便型船舶使用率下降的主要原因。由於小靈便型船舶乃就該期間與一間新加坡建築公司訂立的包運合同而獲聘用，故於二零零八年及二零零九年，該船舶的使用率並未遭受經濟狀況不佳的嚴重影響。

財務資料

全球經濟復甦後，於二零一零年，本公司的巴拿馬型、大靈便型及小靈便型船舶的使用率上升。尤其是，該年，大靈便型船舶的使用率達至約98.5%。二零一零年，好望角型船舶的使用率約為61.9%，主要由於本公司於二零一零年五月收購該船後進行的維修及保養工作所用非營運時間導致。

本公司董事認為，本公司的多元化船隊可令本公司靈活應對客戶的各種需要。本公司擬蒐尋價格合理的二手船舶，從而擴充船隊。為了產生長期價值，本公司對未來購買全新船舶的可能性持開放態度。本公司董事認為，透過對船隊進行擴充及現代化以及優化船隊組合，本公司將能夠(i)維持及鞏固客戶群；(ii)增強整體競爭力；(iii)取得更穩定的租金收入；及(iv)因規模經濟而實現更好的經濟效益。

服務成本

本公司的服務成本指本公司船舶的營運開支，主要包括折舊開支、港口費用、燃料費用、船員代理費、保險以及維修及保養。

下表載列本公司於往績紀錄期間的服務成本明細。

	截至十二月三十一日止年度					
	二零零八年		二零零九年		二零一零年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
折舊開支	6,647	18.7	10,548	36.4	9,087	25.8
船員代理費	3,774	10.6	3,628	12.5	4,682	13.3
維修及保養開支	2,085	5.9	1,892	6.5	2,032	5.8
保險	1,683	4.7	1,590	5.5	2,382	6.8
港口費用	2,760	7.8	1,973	6.8	2,670	7.6
燃料費用	16,840	47.4	7,355	25.3	12,116	34.4
其他	1,724	4.9	2,025	7.0	2,223	6.3
總計	<u>35,513</u>	<u>100.0</u>	<u>29,011</u>	<u>100.0</u>	<u>35,192</u>	<u>100.0</u>

本公司的服務成本由二零零八年約35,500,000美元減少約18.3%至二零零九年約29,000,000美元。該減少主要乃由於燃料費用及港口費用減少。儘管因本公司船隊於二零零八年底擴充導致二零零九年折舊開支上升，折舊開支由二零零八年約6,600,000美元增加至二零零九年約10,500,000美元，但燃料費用及港口費用分別由二零零八年約16,800,000美元及2,800,000美元減少至二零零九年約7,400,000美元及2,000,000美元。此乃由於全球經濟危機導

財務資料

致船隊使用率下降。儘管相較於二零零八年，本公司於二零零九年的服務成本有所減少，但船員代理費並無太大變化。由於本公司需根據ISM守則全天候維持每艘船舶最小船員人數，且支付予天津跨洋的船員代理費參考發薪的船員人數，而不是船員工作的航程數目，乃相對固定，因此，即使二零零九年航程減少，同期產生的船員代理費亦無大幅下降。

本公司的服務成本由二零零九年約29,000,000美元增加約21.4%至二零一零年約35,200,000美元。該增加主要乃由於燃料費用及港口費用上漲，因全球經濟從危機中復甦，導致船隊使用率上升，故燃料費用及港口費用分別由二零零九年約7,400,000美元及2,000,000美元增加二零一零年約12,100,000美元及2,700,000美元。由於船隊擴充規模，且人均船員代理費增加，故本公司的船員代理費及保險費總額亦相應地分別由二零零九年約3,600,000美元及1,600,000美元增加至二零一零年約4,700,000美元及2,400,000美元。二零一零年保險成本增加乃由於保險費攤銷的影響。因此，相較於二零零九年，本公司於二零一零年錄得服務成本上升。

毛利及毛利率

下表載列本公司於往績紀錄期間的毛利及毛利率。

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年 千美元	二零零九年 千美元	二零一零年 千美元
毛利(損)	40,147	(1,072)	11,329
毛利(損)率	53.1%	(3.8)%	24.4%

於往績紀錄期間，本公司的毛利(損)率分別約為53.1%、(3.8)%及24.4%。

其他收入

其他收入主要包括租金收入、銀行及存款證利息收入、保險理賠以及雜項收入。截至二零一零年十二月三十一日止三個年度各年，本公司的其他收入分別約為1,800,000美元、2,400,000美元及400,000美元。

其他損益

本公司的其他損益包括出售物業、廠房及設備的收益、出售持作出售的資產的收益、投資物業公平值變動、持作買賣投資公平值變動、出售聯營公司的收益、匯兌收益以及應收呆賬撥備。截至二零一零年十二月三十一日止三個年度各年，本公司的其他損益分別約為3,200,000美元、1,900,000美元及1,000,000美元。

行政開支

其他行政開支主要包括薪金及花紅、董事酬金、辦公室租金、法律及專業費以及核數師酬金。截至二零一零年十二月三十一日止三個年度各年，本公司的行政開支分別約為4,000,000美元、2,600,000美元及3,500,000美元。

應佔聯營公司業績

本公司應佔聯營公司業績乃由於本公司於二零零七年八月收購11,200,420股中興股份，相當於其已發行股本約25%。就此收購而言，本公司獲授予認沽期權，其中，本公司有權以買價向賣方出售收購的股份。本公司於二零零九年五月及賣方於二零零九年七月接受行使該認沽期權。因此，本公司持有中興股權至二零零九年六月三十日。

財務成本

本公司的財務成本主要包括銀行貸款利息開支。截至二零一零年十二月三十一日止三個年度各年，本公司的財務成本分別約為198,000美元、257,000美元及119,000美元。

所得稅開支

於往績紀錄期間，本公司於香港註冊成立的附屬公司(即勇利航業香港、勇利航業控股及勇利航業物業)需就彼等各自各課稅年度的應課稅溢利(如有)繳納利得稅。勇利航業香港於往績紀錄期間已繳納香港利得稅，此產生自(i)於二零零九年出售上市證券的應課稅交易收益；及(ii)就在香港協助處理銀行交易、會計及財務管理得自其他集團公司的管理費。勇利航業控股及勇利航業物業於往績紀錄期間並未產生任何利得稅。於往績紀錄期間，本公司於台灣註冊成立的附屬公司(即勇利新友船務代理)需就各納稅年度繳納營業稅(根據營業額)。然而，勇利新友船務代理於往績紀錄期間並未產生任何利得稅。於往績紀錄期間，勇利航業上海辦事處需每季繳納中國所得稅以及選擇按成本加成法(根據開支)繳納該稅。上述附屬公司不承擔任何其他司法權區中的所得稅。根據董事的意見，本集團概無任何成員公司(除以上所述者外)承擔任何司法權區中的所得稅。本集團於往績紀錄期間的實際稅率如下：

二零零八年	:	0.03%
二零零九年	:	29.91%
二零一零年	:	0.78%

財務資料

本公司於往績紀錄期間的所得稅金額維持相對穩定，即分別約為11,000美元、32,000美元及71,000美元。尤其高的二零零九年實際稅率乃由於本公司因全球金融危及致使除稅前溢利較低。

香港稅法適用於本公司位於香港的附屬公司。截至二零零八年及二零零九年十二月三十一日止年度，由於本公司並無收入出現於或源自香港，故並無繳納香港利得稅。香港利得稅按本公司香港附屬公司截至二零一零年十二月三十一日止年度的估計應課稅溢利的16.5%計算。中國稅法適用於勇利航業上海辦事處。截至二零一零年十二月三十一日止年度的中國所得稅按勇利航業上海辦事處課稅溢利的25%計算。台灣稅法適用於勇利新友船務代理。台灣所得稅按勇利新友船務代理於往績紀錄期間的課稅溢利的25%計算。

於往績紀錄期間，相關國家的稅務機關對本公司的運費收入收取預扣稅的風險不大，因為預扣稅應列入承租人的應付港口費用。因此，無須就預扣稅作出進一步撥備，倘承租人無法支付港口費用，則本公司需就其運費收入支付此類預扣稅。

儘管如此，控股股東(Sea-Sea Marine除外)已訂立彌償契據，據此，彼等將彌償本集團任何成員公司於介紹上市成為無條件當日或之前由於或有關已賺取、應計或已收取的任何收入、溢利或收益而應付的任何未撥備稅項及責任。有關該等稅項彌償的詳情，請參閱本文件附錄六「彌償契據」一段。

其他全面收益

本公司的其他全面收益主要包括集團海外業務換算產生的匯兌差額以及租賃土地及樓宇重估盈餘的撥回。截至二零一零年十二月三十一日止三個年度各年，本公司的財務成本分別約為4,000美元、49,000美元及152,000美元。

過往經營業績回顧

截至二零零九年十二月三十一日至年度與截至二零零八年十二月三十一日止年度比較

收益

本公司的收益由二零零八年約75,700,000美元減少約63.1%至二零零九年約27,900,000美元。該下跌主要乃由於此期間中國煤炭出口下降及全球經濟危機導致的全球貿易融資萎縮。就此而言，由於(i)應用了更為嚴格的信貸標準限額；(ii)實施了更多資本分配額限制措施；及(iii)銀行間借貸減少，信貸限額下降導致全球貿易活動減少。因此，船舶租賃服務需求相應降低，導致航運業整體運費(包括本公司的運費)下降。

由於二零零八年底的金融危機造成全球貿易融資萎縮，故對現貨租船合同需求及市場運費構成不利影響。由於本公司的船舶租賃服務非常依賴現貨租船合同，此類合同較易出現市場撥動，故二零零九年，現貨租船合同需求減少以及運費下降對本公司收入構成了較可能不同程度地依賴現貨租船合同的競爭對手為大的影響。倘本公司的競爭對手擁有更多包運合同，則由於此類長期合同的期限及運費乃預先釐定，故疲弱的經濟情況對彼等表現的影響較小。此外，二零零九年中國煤炭出口下降亦減少了本公司於二零零九年取得的現貨租船合同數目。儘管二零零九年中國煤炭入口上升，但由於(i)競爭激烈；及(ii)本公司現有客戶需求下降，本公司無法取得更多與中國煤炭入口有關的現貨租船合同，因此，本公司無法在此類煤炭入口上升中獲利。於二零零九年期間，市場情況突變，致使本公司的現貨租船合同減少，因此，本公司的船舶整體使用率由約76.5%下降至約71.2%。連同本公司運費下降的影響，本公司於二零零九年的收入大幅下跌。

截至二零零八年十二月三十一日止年度，現貨租船合同應佔及包運合同應佔收益分別約61,900,000美元及13,600,000美元，分別相當於本公司該年度收益約81.8%及18.0%。截至二零零九年十二月三十一日止年度，現貨租船合同應佔及包運合同應佔收益分別約13,000,000美元及14,600,000美元，分別相當於本公司該年度收益約46.5%及52.2%。相較於二零零八年，二零零九年的現貨租船合同及包運合同應佔收益的比例出現明顯變化。此乃由於相較於二零零八年產生自現貨租船合同的收益約為61,900,000美元，二零零九年約為13,000,000美元，此乃由於誠如上述，此由全球貿易融資萎縮所致。另一方面，二零零八年及二零零九年，本公司產生自包運合同的收益保持穩定，由於此長期合同的表現沒有收到經濟情況疲弱的影響。因此，二零零九年的現貨租船合同及包運合同應佔收益比例幾近持平。

服務成本

本公司的服務成本由二零零八年約35,500,000美元減少約18.3%至二零零九年約29,000,000美元。該減少主要乃由於燃料費用及港口費用減少。儘管因本公司船隊於二零零八年底擴充導致二零零九年折舊開支上升，折舊開支由二零零八年約6,600,000美元增加至二零零九年約10,500,000美元，但燃料費用及港口費用分別由二零零八年約16,800,000美元及2,800,000美元減少至二零零九年約7,400,000美元及2,000,000美元。此乃由於全球經濟危機導致船隊使用率下降。儘管相較於二零零八年，本公司於二零零九年的服務成本有所減少，但船

財務資料

員代理費並無太大變化。由於本公司需根據ISM守則全天候維持每艘船舶最小船員人數，且支付予天津跨洋的船員代理費參考發薪的船員人數，而不是船員工作的航程數目，乃相對固定。即使本公司船舶並無航程，仍會產生船員代理費。

毛損

由於(i)此期間中國煤炭出口下降以及全球經濟危機導致的全球貿易融資萎縮造成市場運費(包括本公司的運費)下降；(ii)本公司非常依賴現貨租船合同；及(iii)本公司無法取得更多與中國煤炭入口有關的現貨租船合同，而本公司的服務成本包括多項未因收入減少而受到重大影響的固定成本項目，故相較於二零零八年約40,100,000美元的毛利，本公司於二零零九年錄得約1,100,000美元的毛損。

其他收入

本公司的其他收入由二零零八年約1,800,000美元增加約33.3%至二零零九年約2,400,000美元。該增加主要乃由於本公司於二零零九年收到約2,200,000美元的保險理賠。

其他損益

本公司的其他損益由二零零八年約3,200,000美元減少約40.6%至二零零九年約1,900,000美元。該減少主要乃由於本公司出售廠房及設備以及持作出售的資產的收益由二零零八年約3,100,000美元減少至二零零九年約300,000美元。

行政開支

本公司的行政開支由二零零八年約4,000,000美元下降約35.0%至二零零九年約2,600,000美元。該下降主要乃由於若干董事放棄及／或減少袍金，董事薪酬減少以及僱員薪金及花紅分別由二零零八年約900,000美元及1,200,000美元下降至約400,000美元及700,000美元。

應佔聯營公司業績

本公司的應佔聯營公司業績由二零零八年約542,000美元減少約58.9%至二零零九年約223,000美元。該減少主要乃由於本公司持有約25%的中興權益錄得虧損。

財務成本

本公司的財務成本由二零零八年約198,000美元增加約29.8%至二零零九年約257,000美元。該增加主要乃由於相較於二零零八年，於二零零九年九的銀行貸款(於二零零八年第四季度被動用)利息開支上升。

除所得稅前溢利

因此，本公司的除所得稅前溢利由二零零八年約40,500,000美元減少至二零零九年約107,000美元。

所得稅開支

本公司截至二零零九年十二月三十一日止年度的所得稅開支由11,000美元上升約190.9%至約32,000美元。該上升主要乃由於勇利新友船務代理(於台灣註冊成立)收到的管理費因本公司船隊擴充而增加。

其他全面收益／虧損

本公司截至二零零八年十二月三十一日的全面收益約4,000美元，但截至二零零九年十二月三十一日此項目錄得約49,000美元的虧損(因本集團有關中興的海外業務換算產生的匯兌差額)，相當於減少約1,325.0%。

淨利潤

因此，本公司的淨利潤由二零零八年約40,500,000美元下降至二零零九年約75,000美元。

截至二零一零年十二月三十一日至年度與截至二零零九年十二月三十一日止年度比較

收益

本公司的收益由二零零九年約27,900,000美元增加約66.7%至二零一零年約46,500,000美元。本公司於二零一零年收購一艘好望角型船舶和利輪，增加了本公司船隊的總運力。於全球經濟從金融危機中復甦後，鑑於本公司依賴現貨租船合同，其使本公司能夠靈活捕捉到航運市場上揚，因而本公司船舶的整體使用率由二零零九年約71.2%上升至二零一零年約85.1%。由於本公司船隊的總運力增加(因收購了兩艘船舶，分別名為和利輪及裕利輪)，運費提高，且本公司船舶的整體使用率上升，故相較於二零零九年，本公司於二零一零年的錄得的收益增加。

截至二零一零年十二月三十一日止年度，現貨租船合同應佔及包運合同應佔收益分別約35,100,000美元及11,100,000美元，分別相當於本公司該年度收益約75.5%及23.9%。截至二零零九年十二月三十一日止年度，現貨租船合同應佔及包運合同應佔收益分別約13,000,000美元及14,600,000美元，分別相當於本公司該年度收益約46.5%及52.2%。由於本公司於二零一零年取得較二零零九年為多的現貨租船合同，故二零一零年現貨租船合同應佔收益比例上升。

財務資料

服務成本

本公司的服務成本由二零零九年約29,000,000美元增加約21.4%至二零一零年約35,200,000美元。該增加主要乃由於燃料費用及港口費用上漲，因全球經濟從危機中復甦，導致船隊使用率上升，故燃料費用及港口費用分別由二零零九年約7,400,000美元及2,000,000美元增加至二零一零年約12,100,000美元及2,700,000美元。由於船隊擴充規模，故本公司的船員代理費及保險費總額亦相應地分別由二零零九年約3,600,000美元及1,600,000美元增加至二零一零年約4,700,000美元及2,400,000美元。二零一零年保險成本增加乃由於保險費攤銷的影響。因此，相較於二零零九年，本公司於二零一零年錄得服務成本上升。

毛利

由於(i)全球經濟從金融危機中復甦；及(ii)本公司的船隊總運力增加，此提高了本公司的整體運費及使用率，故相較於二零零九年約1,100,000美元的毛損，本公司於二零一零年錄得約11,300,000美元毛利。

其他收入

本公司的其他收入由二零零九年約2,400,000美元減少約83.3%至二零一零年約400,000美元。該減少主要乃由於收到的一次性保險理賠由二零零九年約2,200,000美元減少至二零一零年約300,000美元。

其他損益

本公司的其他損益由二零零九年約1,900,000美元減少約47.4%至二零一零年約1,000,000美元。該減少主要乃由於本公司於二零零九年出售中興權益獲得約1,300,000美元的一次性收益，而二零一零年並無發生此類事宜。

行政開支

本公司的行政開支由二零零九年約2,600,000美元上升約34.6%至二零一零年約3,500,000美元。該上升主要乃由於全數支付董事袍金，董事酬金以及僱員花紅分別由二零零九年約400,000美元及700,000美元增加至二零一零年約500,000美元及900,000美元。本公司的法律及專業費亦由二零零九年約200,000美元增加至二零一零年約400,000美元(其中部分因上市活動而產生)。

財務資料

財務成本

本公司的財務成本由二零零九年約300,000美元下降約66.7%至二零一零年約100,000美元。該下降主要乃由於相較於二零零九年，於二零一零年的銀行貸款(因償還了部分銀行貸款)利息開支減少。

除所得稅前溢利

因此，本公司的除所得稅前溢利由二零零九年約100,000美元增加至二零一零年約9,100,000美元。

所得稅開支

本公司二零一零年的所得稅開支由32,000美元上升約121.9%至約71,000美元。該上升部分乃由於勇利新友船務代理(於台灣註冊成立)收到的管理費因本公司船隊擴充而增加，導致二零一零年稅務開支上漲，部分乃由於就於香港股票市場出售若干持作買賣投資(於二零零九年發生)於二零一零年繳納所得稅。

淨利潤

因此，本公司的淨利潤由二零零九年約75,000美元上升至二零一零年約9,000,000美元。

其他全面收益

相較於本公司二零零九年此項目錄得約49,000美元的其他全面虧損，本公司於二零一零年錄得約152,000美元的其他全面收益。

財務資料

下表為本公司截至二零一零年及二零一一年三月三十一日止三個月的財務業績概要。本概要應與載於本文件附錄二的未經審核中期財務資料一併閱讀。

	截至三月三十一日 止三個月	
	二零一零年 千美元 (未經審核)	二零一一年 千美元 (未經審核)
收益	12,853	5,815
服務成本	<u>(9,275)</u>	<u>(8,089)</u>
毛利(損)	3,578	(2,274)
其他收入	27	71
其他損益	40	285
行政開支	(578)	(664)
其他開支	-	(1,087)
財務成本	<u>(35)</u>	<u>(17)</u>
除所得稅前溢利(虧損)	3,032	(3,686)
所得稅開支	<u>(7)</u>	<u>(7)</u>
期間溢利(虧損)	3,025	(3,693)
其他全面收益		
租賃土地及樓宇重估盈餘	<u>-</u>	<u>517</u>
本公司擁有人應佔期間全面 收益(開支)總額	<u><u>3,025</u></u>	<u><u>(3,176)</u></u>
每股盈利(虧損)		
基本	<u><u>0.29美仙</u></u>	<u><u>(0.35)美仙</u></u>

截至二零一一年三月三十一日三個月止的管理討論及分析

投資者將以下管理層討論及分析與本集團截至二零一零年及二零一一年三月三十一日止三個月的綜合財務報表一併閱讀，其載於本文件附錄二所載未經審核中期財務資料當中。除摘錄自本集團綜合財務報表的財務資料外，本文所述的其餘財務資料乃摘錄或選取自其他本集團的財務記錄，該等記錄由董事盡在合理範圍下力盡心編製。投資者應細閱整份附錄二而不應僅依賴本節所載財務簡介。

過往經營業績回顧

截至二零一一年三月三十一日止三個月與截至二零一零年三月三十一日止三個月的比較

收益

本公司的收益由截至二零一零年三月三十一日止三個月約12,900,000美元下降55.0%至截至二零一一年三月三十一日止三個月約5,800,000美元。

本公司的船舶租賃服務主要依賴於現貨租船合同。收益減少主要乃由於中東政治局勢不穩對全球石油供應的憂慮導致燃料價格(為主要可變成本之一)上升，此令本公司對議定運費較低的訂單望而卻步。日本地震、海嘯及核洩漏，使往返日本的船運削減而令亞洲區的船舶供過於求，致使本公司的服務需求於二零一一年三月有所下降。上述因素令船舶的整體使用率由約94.5%降至約44.1%。於波羅的海乾散貨運價指數由二零一零年第一季平均約3,027點下降至二零一一年第一季約平均1,365點(降幅約為55%)以後，二零一一年首季本公司的收益與二零一零年同期相比較，因運費下降而減少約55%。董事認為上述導致本公司財務素現下降的主要環境因素不但影響本公司，亦影響大部份集中於亞洲地區的乾貨船舶承租人。

財務資料

下表載列本公司截至二零一零年及二零一一年三月三十一日止三個月的收入明細。

	截至三月三十一日 止三個月	
	二零一零年 千美元	二零一一年 千美元
收益		
現貨租船合同	8,964	3,178
包運合同	3,799	2,613
船務管理	90	24
	<u>12,853</u>	<u>5,815</u>

截至二零一零年三月三十一日止三個月，現貨租船合同及包運合同所帶來的收入分別約9,000,000美元及3,800,000美元，分別約佔該期間收入約69.7%及29.6%。截至二零一一年三月三十一日止三個月，現貨租船合同及包運合同所帶來的收入分別約3,200,000美元及2,600,000美元，分別約佔該年度收入約54.7%及44.9%。相較於二零一零年首季，二零一一年首季由現貨租船合同及包運合同所帶來的收入比例變化很大。截至二零一零年三月三十一日止三個月現貨租船合同所帶來的收入由約9,000,000美元下降至截至二零一一年三月三十一日止三個月約3,200,000美元。此乃由於與現貨租船合同相關的市場情況對上述非正常意外因素非常敏感。另一方面，本公司來自包運合同的收入在二零一零年及二零一一年首季均相對穩定，此乃由於低運費市場對該等長期合同的表現並無影響。

財務資料

下表載列按本公司截至二零一零年及二零一一年三月三十一日止三個月運輸的每種乾散貨劃分的裝運收入：－

按收入百分比劃分

	截至三月三十一日 止三個月	
	二零一零年	二零一一年
	%	%
煤炭	47.5%	39.0%
海砂	29.2%	44.9%
鋁土礦	7.2%	15.4%
鐵礦石	16.1%	－
其他	－	0.7%
	100%	100%
總計	100%	100%

下表載列本公司截至二零一零年及二零一一年三月三十一日止三個月船隊使用情況資料：－

船舶名稱	使用率(附註)	
	截至三月三十一日止三個月	
	二零一零年	二零一一年
	%	%
好望角型	100.0%	22.2%
巴拿馬型	87.5%	50.3%
大靈便型	100.0%	53.3%
小靈便型	100.0%	33.3%
整體	94.5%	44.1%

附註：每種船舶類型的使用率乃按相關船舶由本公司擁有及營運的總日數，扣除估計因入塢或其他維修及保養而停租的日數及兩份租約期間的停租期，除以該年度本公司營運相關船舶的總日數(以每年365日為基準)計算。

財務資料

下表載列於截至二零一零年及二零一一年三月三十一日止三個月期間，本公司的每種船舶類型使用率及船隊整體的計算使用率的計算詳情：—

船舶名稱	截至二零一零年三月三十一日止三個月				使用率 ((A)-(B)- (C))/(A)
	船舶類型由 本公司營運的 總日數(A)	因維修及 保養並無租金 的總日數(B)	因維修及保養 以外的原因 而並無租金 的總日數(C)	計算平均	
				日均TCE 的總日數 (A)-(B)-(C)	
好望角型	3	—	—	3	100.0%
巴拿馬型	360	31	14	315	87.5%
大靈便型	180	—	—	180	100.0%
小靈便型	270	—	—	270	100.0%
整體	813	31	14	768	94.5%

船舶名稱	截至二零一一年三月三十一日止三個月				使用率 ((A)-(B)- (C))/(A)
	船舶類型由 本公司營運 的總日數(A)	因維修及保養 並無租金 的總日數(B)	因維修及保養 以外的原因 而並無租金 的總日數(C)	計算平均	
				日均TCE 的總日數 (A)-(B)-(C)	
好望角型	90	—	70	20	22.2%
巴拿馬型	360	—	179	181	50.3%
大靈便型	180	27	57	96	53.3%
小靈便型	180	—	120	60	33.3%
整體	810	27	426	357	44.1%

截至二零一零年及二零一一年三月三十一日，船舶的整體使用率分別約為94.5%及44.1%。如此低的使用率主要乃由於本公司於二零一一年首季因上述所解釋原因而獲得的現貨租船合同數量下降。

於本公司船舶使用率較低的期間，本公司於此期間安排若干保養工作，減少船舶的閑置時間及日後用於保養的時間。董事認為，此類保養工作的重新安排不會影響本公司的財務狀況，因為此類保養工作乃強制性的，即便本公司並無於船舶使用率較低的期間內進行此類工作，亦須於若干期間內完成。

包運合同

於往績紀錄期間及截至最後可行日期，本公司的包運合同可分為兩類：

(1) 有關海砂運輸的包運合同

根據二零零七年包運合同，本公司已同意為客戶按預先釐定的運費運送若干協定量的海砂。儘管該二零零七年包運合同會於二零一二年五月到期，雙方均已完全履行其責任。本公司更於二零一一年五月簽訂二零一一年首份包運合同。根據二零一一年首份包運合同，本公司已同意於二零一一年八月至二零一三年七月期間為客戶按預先釐定的運費運送若干協定量的海砂。授予該客戶的信貸期為30天。於往績紀錄期間，本公司與一間新加坡建築公司訂立二零零七年包運合同，本公司收入約18.0%、52.2%及23.9%產生自二零零七年包運合同。由於新加坡建築公司具有規模、擁有良好過往記錄，並為政府的合資格供應商，更成功投得政府建築項目，董事認為新加坡建築公司的財政狀況穩定。

於二零一一年五月，本公司訂立二零一一年第二份包運合同。根據二零一一年第二份包運合同，本公司已同意於二零一一年七月至二零一三年七月期間以預先釐定的固定費率為該承租人運輸若干協定量的海砂。授予該新加坡建築公司的信貸期為30日。

(2) 有關動力煤運輸的包運合同

本公司亦已於二零一一年五月與本公司於往績紀錄期間的五大客戶之一中煤能源訂立中煤能源包運合同。根據中煤能源包運合同，本公司已同意於二零一一年八月至二零一二年七月中旬期間以預先釐定的固定費率為該客戶運輸若干協定量的動力煤。授予中煤能源的信貸期亦為30日。

服務成本

本公司的服務成本指本公司船舶的營運開支，主要包括折舊開支、港口費用、燃料費用、船員代理費、保險以及維修及保養。

財務資料

下表載列本公司於二零一零年及二零一一年三月三十一日止三個月的服務成本明細。

	截至三月三十一日止三個月			
	二零一零年		二零一一年	
	千美元	%	千美元	%
折舊開支	2,338	25.2	2,075	25.7
船員代理費	891	9.6	1,084	13.4
維修及保養開支	410	4.4	223	2.8
保險	461	5.0	482	6.0
港口費用	719	7.7	521	6.4
燃料費用	4,043	43.6	3,110	38.4
其他	413	4.5	594	7.3
總計	9,275	100.0	8,089	100.0

本公司的服務成本由截至二零一零年三月三十一日止三個月約9,300,000美元下降約12.9%至截至二零一一年三月三十一日止三個月約8,100,000美元。該下降主要是由於燃油費用、港口費用，以及維修及保養開支下降。

儘管每日新加坡每噸燃油價格(380cst)由二零一一年一月初508美元／噸上升至二零一一年三月底的654美元／噸，但由於船隊使用率下降，但燃油費用由截至二零一零年三月三十一日止三個月的約4,000,000美元下降至截至二零一一年三月三十一日止三個月約3,100,000美元。

港口費用由截至二零一零年三月三十一日止三個月約700,000美元下降至截至二零一一年三月三十一日止三個月500,000美元。

儘管截至二零一一年三月三十一日止三個月的服務成本相較截至二零一零年三月止三個月有所下降，但本公司的船員代理費由截至二零一零年三月三十一日止三個月約900,000美元上升至截至二零一一年三月三十一日止三個月約1,100,000美元，此乃由於部份船員的工資上升所致。儘管船舶使用率於該等期間有所下降，但本公司的船員代理費並無大幅下降，此乃由於(i)根據ISM守則船舶須維持最低船員數量，及(ii)支付予天津跨洋的船員代理費乃參照船員人數而非船員工作的航程次數計算。

財務資料

毛利及毛利率

下表載列本公司於二零一零年及二零一一年三月三十一日止三個月的毛利及毛利率。

	截至三月三十一日 止年度	
	二零一零年 千美元	二零一一年 千美元
毛利(損)	3,578	(2,274)
毛利(損)率	27.8%	(39.1)%

截至二零一零年及二零一一年三月三十一日止三個月，本公司的毛利(損)率分別約為27.8%及(39.1%)。

其他收入

其他收入主要包括租金收入、銀行及存款證利息收入、保險理賠以及雜項收入。截至二零一零年及二零一一年三月三十一日止三個月，其他收入分別約為27,000美元及71,000美元。

其他損益

本公司的其他損益主要包括投資物業公平值變動、持作買賣投資公平值變動及匯兌收益。截至二零一零年及二零一一年三月三十一日止三個月，其他損益分別約為40,000美元及300,000美元。

行政開支

本公司的行政開支主要包括薪金及花紅、辦公室租金、法律及專業費及差旅費。截至二零一零年及二零一一年三月三十一日止三個月，行政開支分別約為600,000美元及700,000美元。

其他開支

截至二零一一年三月三十一日止三個月的其他開支約為1,100,000美元，而本公司截至二零一零年三月三十一日止三個月並無該等其他開支。該金額主要是有關香港上市活動的專業費用及其他開支。

財務資料

財務成本

本公司的財務成本由截至二零一零年三月三十一日止三個月約35,000美元下降至截至二零一一年三月三十一日止三個月的約17,000美元。該下降主要是由於二零一一年首季銀行貸款利息開支較二零一零年首季有所下降(因為已償還部份銀行貸款)。

所得稅開支

本公司的所得稅開支截至二零一零年及二零一一年三月三十一日止三個月均約為7,000美元。

淨虧損

如上文所解釋，由於波羅的海乾散貨指數下降55%，對本公司二零一一年首季的運費造成負面影響，錄得收入下降約55%。然而，本公司二零一一年首季的服務成本相對減幅較少，主要是由於若干固定成本，包括船員代理費及保養費，以及市場每噸燃料價格上升所致，縱使該段期間船舶使用率下降。此外，本公司於該期間產生約1,100,000美元其他開支(歸因於與香港上市活動相關的專業費及其他開支)，而其性質為非經常性。故此，本公司截至二零一一年三月三十一日止三個月錄得約3,700,000美元淨虧損，較截至二零一零年三月三十一日止三個月約3,000,000的淨利潤，下降約223%。

並不保證此類純損將不會出現，或本公司將能夠於未來產生並維持收入增長及盈利能力。

其他全面收入

本公司截至二零一一年三月三十一日止三個月錄得其他全面收入約517,000美元，此乃由於租賃土地及樓宇估值盈餘所致。

借貸比率

本公司截至二零一零年及二零一一年三月三十一日止三個月的借貸比率(以總負債除以總股本計算)分別約為7.4%及4.4%。借貸比率的下降趨勢主要是由於於該段期間償還有關收購瑞利輪的銀行貸款所致。

財務資料

本集團財務狀況表的主要項目概覽

綜合財務狀況表

	於十二月三十一日		
	二零零八年 千美元	二零零九年 千美元	二零一零年 千美元
非流動資產			
物業、廠房及設備	63,149	54,876	70,070
投資物業	-	-	1,671
聯營公司權益	2,787	-	-
就船舶入塢已付的按金	-	-	2,000
長期應收賬款	-	2,855	3,767
結構性存款	-	-	1,000
存款證	-	-	1,074
	65,936	57,731	79,582
流動資產			
貿易應收賬款	2,678	2,228	1,257
其他應收賬款、按金及預付款	5,401	11,690	3,382
持作買賣投資	526	-	742
應收稅款	-	-	58
已質押銀行存款	7,280	5,000	5,674
銀行結餘及現金	45,556	43,159	29,929
	61,441	62,077	41,042
列為持作買賣的資產	6,717	-	-
	68,158	62,077	41,042
流動負債			
其他應付款及應計款	5,886	2,769	2,607
銀行借款—一年內到期	3,200	3,200	3,600
	9,086	5,969	6,207
流動資產淨值	59,072	56,108	34,835
資產總值減流動負債	125,008	113,839	114,417
非流動負債			
銀行借款—一年後到期	6,800	3,600	-
	118,208	110,239	114,417
資本及儲備			
股本	19,059	19,059	19,059
儲備	99,149	91,180	95,358
	118,208	110,239	114,417

財務資料

物業、廠房及設備

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，本公司的物業、廠房及設備分別約為63,100,000美元、54,900,000美元及70,100,000美元，於相關財政年度分別佔本公司資產總值約47.1%、45.8%及58.1%。船舶乃本公司的廠房及設備的主要項目。結餘的波動主要乃由於本公司於二零零八年收購兩艘船舶及出售一艘船舶，於二零零九年出售一艘船舶，於二零一零年收購三艘船舶及出售兩艘船舶，以及產生的年度折舊開支。

貿易應收賬款及其他應收賬款

	於十二月三十一日		
	二零零八年 千美元	二零零九年 千美元	二零一零年 千美元
貿易應收賬款	2,678	2,228	1,275
其他應收賬款、按金及預付款	5,401	11,690	3,382
	<u>8,079</u>	<u>13,918</u>	<u>4,657</u>

本集團的一般政策為要求客戶於完成航程(即在目的港卸載相關貨物)前全額預付租金收入，本公司會在收到發票後授予若干程租租約客戶不多於兩週的信貸期。而且，本公司通常提前向客戶開具發票，即在收到客戶銷售確認後及通常在裝載貨物前，或者根據航運協議條款完成裝在貨物後。

貿易應收賬款的賬齡分析

	於十二月三十一日		
	二零零八年 千美元	二零零九年 千美元	二零一零年 千美元
0-30日	855	2,093	1,257
31-60日	1,699	1	-
多於60日	124	134	-
	<u>2,678</u>	<u>2,228</u>	<u>1,257</u>

於二零零八年十二月三十一日，31至60日未償還的1,700,000美元貿易應收賬款主要包括客戶之一因其短期財政困難而逾期支付服務款項，該客戶於二零零九年悉數付清該未償還金額。

財務資料

本公司截至二零一零年十二月三十一日止三個年度的貿易應收賬款週轉日數(以年初及年終貿易應收款項的平均數除以總收益再乘以365日計算)分別約為15.1日、32.1日及13.7日。由於二零零九年十二月貿易應收賬款因本公司於該期間取得的租賃合同而有所上升，故本公司於二零零九年的貿易應收賬款週轉日數多於二零零八年及二零一零年。

二零一零年十二月三十一日後及截至最後可行日期，本集團於二零一零年十二月三十一日的貿易應收賬款已悉數償還。

其他應收賬款、按金及預付款明細

	於十二月三十一日		
	二零零八年 千美元	二零零九年 千美元	二零一零年 千美元
出售船舶恩利2號的遞延代價	4,500	1,500	-
出售船舶友利輪的遞延代價	-	4,250	2,000
出售聯營公司權益的遞延代價	-	3,767	3,767
其他應收賬款	256	4,464	879
預付款	170	135	459
按金	475	429	44
	5,401	14,545	7,149
減：非流動部分	-	(2,855)	(3,767)
	5,401	11,690	3,382

恩利2號及友利輪分別於二零零八年十一月及二零零九年一月完成出售，與此有關的應付買價分期支付。因此，於二零零九年十二月三十一日有未償還的遞延代價，導致「其他應收賬款及預付款」金額較大。

本公司之前持有25%的中興股權。二零零九年五月，本公司行使原始賣方向本集團授予的該25%中興股權認沽棄權(原始賣方於二零一零年七月接受)，現金代價約為3,800,000美元，當時一致同意從二零一零年五月三日起按8個等額付款期、每季支付471,000美元分期償還。二零一零年十月及二零一一年三月，原始賣方及本公司分別訂立了AIC-SP及補充AIC-SP協議，由此根據AIC-SP協議及補充AIC-SP協議償還約3,800,000美元的未償還結餘。進一步詳情請參閱「業務－投資於中興及AIC」。

財務資料

已質押銀行存款

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，本公司的已質押銀行存款分別約為7,300,000美元、5,000,000美元及5,700,000美元，均存入指定銀行，作為授予本集團貿易融資的擔保的一部分。

其他應付款及應計款

其他應付款及應計款的明細

	於十二月三十一日		
	二零零八年 千美元	二零零九年 千美元	二零一零年 千美元
入塢應付款	3,665	-	-
其他應付款	106	898	39
應計船舶相關開支	514	1,145	1,021
應計員工成本	1,196	367	476
收到的按金	-	-	266
其他應計款	405	359	805
	5,886	2,769	2,607
	5,886	2,769	2,607

本公司截至二零一零年十二月三十一日止三個年度的貿易應付賬款週轉日數(以年初及年終應計船舶相關開支除以總服務成本(不包括折舊開支)再乘以365日計算)分別約為12.4日、16.4日及15.1日。

銀行貸款

截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，本公司錄得未償還銀行貸款分別約為10,000,000美元、6,800,000美元及3,600,000美元，於相關財政年度分別佔本公司負債總值約62.9%、71.1%及58.0%。

	於十二月三十一日		
	二零零八年 千美元	二零零九年 千美元	二零一零年 千美元
銀行貸款			
按要求或一年內償還	3,200	3,200	3,600
超過一年但不多於兩年	3,200	3,600	-
超過兩年但不多於五年	3,600	-	-
	10,000	6,800	3,600
總計	10,000	6,800	3,600

財務資料

二零零八年十月，本集團根據與瑞利輪收購有關的貸款協議，獲授予一筆10,000,000美元的銀行貸款。此筆貸款乃計息貸款，自二零零九年一月三十一日起連續11個季度分期償還固定款項800,000美元，隨後於二零一一年十月支付最後一筆款項1,200,000美元。

本公司截至二零一零年十二月三十一日止三個年度的借貸比率(以本公司負債總值除總權益計算)分別約為13.4%、8.7%及5.4%。借貸比率呈現不斷下降的趨勢，乃由於本公司於往績紀錄期間就收購瑞利輪償還銀行貸款。

投資及結構性存款

本公司於擁有短期超額現金流量時，偶爾會作出保守投資。於二零一零年十二月三十一日，本公司的持作買賣投資及結構性存款分別約為742,000美元及1,000,000美元。

於往績紀錄期間，本公司作出若干持作買賣投資。本公司於中國最大銀行之一於二零零七年在香港首次公開招股期間認購了約一百萬股股份，該等股份於二零零九年賣出，獲得約100%的利潤。本公司亦於一間在新交所上市的中國造船公司於二零一零年在台灣招股期間認購一百萬TDR股份，本公司仍持有該等股份。

本公司已採取金融工具投資政策。本公司的投資限於上市公司的股份，投資金額限於不多於現金結餘的5%。任何提議投資均需經由董事會及審核委員會批准。倘投資獲得批准並作出，則本公司管理層將每週檢討及監測該投資，並於認為適當時出售該等股份。

流動資金、財務資源及債項

概覽

於往績紀錄期間，本公司主要透過從經營活動及銀行借貸所得的淨現金流量，以應付其營運資金及資本支出需要。

財務資料

現金流量

下表載列本集團於往績紀錄期間的現金流量資料概要：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年 千美元	二零零九年 千美元	二零一零年 千美元
經營活動所得現金淨額	44,573	7,008	21,035
投資活動(所用)所得現金淨額	(32,496)	2,047	(25,948)
融資活動所用現金淨額	(28,869)	(11,452)	(8,317)
現金及現金等價物減少淨額	(16,792)	(2,397)	(13,230)
年初的現金及現金等價物	62,348	45,556	43,159
年終的現金及現金等價物	<u>45,556</u>	<u>43,159</u>	<u>29,929</u>

經營活動

截至二零零八年十二月三十一日止年度，本公司錄得的經營活動現金流入淨額約為44,600,000美元。此項流入淨額主要源自未計入營運資金變動前的經營現金流入額約43,700,000美元。

截至二零零九年十二月三十一日止年度，本公司錄得的經營活動現金流入淨額約為7,000,000美元。此項流入淨額主要源自未計入營運資金變動前的經營現金流入額約9,200,000美元。

截至二零一零年十二月三十一日止年度，本公司錄得的經營活動現金流入淨額約為21,000,000美元。此項流入淨額主要源自未計入營運資金變動前的經營現金流入額約17,400,000美元。

投資活動

截至二零零八年十二月三十一日止年度，本公司錄得的投資活動所用現金淨額約為32,500,000美元。現金流出淨額主要源自本公司收購兩艘船舶(分別名為明利輪及瑞利輪)產生的物業、廠房及設備購買額約28,700,000，以及於該年出售一艘船舶(為恩利2號)收到的銷售所得款項約1,500,000美元。本公司亦於該年擁有一筆約7,300,000美元的已質押銀行存款。

截至二零零九年十二月三十一日止年度，本公司錄得的投資活動所用現金淨額約為2,000,000美元。現金流出淨額主要源自本公司動用約7,300,000美元的已質押銀行存款，但約6,000,000美元用於購買物業、廠房及設備。本公司於二零零九年擁有一筆約5,000,000美元的已質押銀行存款。本公司亦就於該年出售物業、廠房及設備收到約5,800,000美元的所得款項。

截至二零一零年十二月三十一日止年度，本公司錄得的投資活動所用現金淨額約為25,900,000美元。現金流出淨額主要源自本公司收購三艘船舶(分別名為和利輪、新利輪及裕利輪)產生的物業、廠房及設備購買額約34,000,000，以及於該年出售兩艘船舶(分別為新利輪及晶利3號)收到的銷售所得款項約14,300,000美元。

融資活動

截至二零零八年十二月三十一日止年度，本公司錄得的融資活動所用現金淨額約為28,900,000美元。現金流出淨額主要源自於該年派付約38,000,000美元的股息並被籌集的約10,000,000美元的新銀行貸款所抵銷。

截至二零零九年十二月三十一日止年度，本公司錄得的融資活動現金流出淨額約為11,500,000美元。現金流出淨額主要源自於該年派付約8,000,000美元的股息及償還3,200,000美元的銀行借貸。

截至二零一零年十二月三十一日止年度，本公司錄得的融資活動現金流出淨額約為8,300,000美元。現金流出淨額主要源自於該年派付約5,000,000美元的股息及償還3,200,000美元的銀行借貸。

本集團於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日的現金及現金等價物不少於29,900,000美元。本公司董事認為，該健康的現金流量乃源於本公司審慎的財務管理政策。

財務資料

債項

截至二零一一年四月三十日(即於本文件付印前就確定債項聲明所載資料的最後可行日期),本公司於一年到期的總銀行借貸約為2,000,000美元。

除上文所述或於本招股章程另有披露及除集團內負債外,於二零一一年四月三十日營業時間結束時,本公司並無任何已授權或以其他方式設立但尚未發行的債務證券,或有期貸款或銀行透支、債權證、按揭、押記、租購合約或融資租賃項下責任、擔保或其他重大或然負債。

隨後變動

截至二零一一年三月三十一日本公司有1,400,000美元61至90天的應收貿易帳,主要是由於往績紀錄期間與新加坡建築公司簽訂的二零零七年包運合同的幾項滯納金所致。董事確認滯納金主要是由於一次本公司與客戶雙方同意的特定付款安排引起,客戶同意一次性向本公司支付該服務款項,惟客戶希望於獲得來自政府項目的整筆服務費用後方支付本公司。該款項客戶已於最後可行日期前支付,截至二零一一年三月三十一日應收貿易帳的週轉天數約為41.49天。截至最後可行日期,本公司截至二零一一年三月三十一日的應收貿易帳已全數結清。此外,董事及獨立保薦人認為無須對截至二零一一年三月三十一日的懷疑壞帳作出撥備。

除本文件所討論者,董事確認自二零一一年四月三十日起,本公司債項裝款及或然負債並無重大不利變動。

資本架構

有形資產淨值

根據於二零一一年四月三十日(即於本文件付印前就確定債項聲明所載資料的最後可行日期)的本公司未經審核合併管理賬目,本公司的有形資產淨值約為109,700,000美元,包括非流動資產約78,100,000美元(主要包括約68,300,000美元的物業、廠房及設備)及流動資產淨值約31,600,000美元。

流動資產淨值

根據於二零一一年四月三十日(即於本文件付印前就確定債項聲明所載資料的最後可行日期)的本公司未經審核合併管理賬目,本公司的流動資產淨值約為31,600,000美元,包括流動資產約35,900,000美元及流動負債約4,300,000美元。

財務資料

本公司於二零一一年四月三十日的流動資產約為35,900,000美元，包括已質押存款以及銀行結餘及現金分別約7,700,000美元及23,700,000美元。

本公司於二零一一年四月三十日的流動負債約為4,300,000美元，包括銀行借貸約2,000,000美元。

財務資源

於二零一一年四月三十日(即於文件付印前就確定債項聲明所載資料的最後可行日期)，本集團並無將會對本集團流動資金造成重大影響的重大資本承擔及主要支出。

營運資金

董事認為，經計入(i)現有現金流量；(ii)部分歸因於本公司於二零一一年五月獲得的二零一一年首份包運合同、二零一一年第二份包運合同及中煤能源包運合同的經營活動所產生現金流量；及(iii)由質押擔保的備用銀行融通額，可供本集團使用的現有營運資金達到本公司於本文件日期起計最少12個月起的資金需要。

有關市場風險的定量及描述性資料

利率風險

本公司的現金流量利率風險主要有關浮息銀行存款及結餘以及浮息銀行貸款。本公司並無使用任何利率調期以減輕其與利率風險有關波動相關的風險。然而，管理層監察利率風險，並於預期有重大利率風險時考慮必要行動。本公司有關金融負債的利率風險於流動資金風險詳述。本公司的現金流量利率風險主要集中於來自倫敦銀行同業拆息(「倫敦銀行同業拆息」)或本公司浮息銀行貸款的資金成本的波動。

信貸風險

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，本公司因對手方未能履行責任而將會導致本公司蒙受財務虧損的最高信貸風險乃自綜合財務狀況表所載個已確認金融資產的賬面值產生。

本公司的信貸風險主要源自其貿易應收賬款。管理層定期檢討各個別貿易應收賬款的可收回金額(如有)，以確保就收回逾期債項採取跟進行動及已就不可收回的金額確認足夠減值虧損(如有)。就此而言，管理層認為本集團的信貸風險已顯著減少。

財務資料

除存放於擁有高信貸評級的金融機構的有限制銀行存款及已質押銀行存款的集中信貸風險外，本公司並無其他重大集中信貸風險的情況。

管理層認為，流動資金的信貸風險偏低，原因是對手方為由國際評級機構給予高度信貸評級的銀行。

流動資金風險

本公司的流動資金狀況由管理層緊密監察。在管理流動資金風險時，本公司維持足夠的經營現金流入以撥支作為營運資金。本公司亦定期監察現時及預期流動資金需求，以減輕現金流量波動的影響。就此，本公司董事合理預期本集團擁有足夠資源在可見未來繼續營運，而彼等會繼續採納持續營運的基準以編製財務報表。

公平值

金融資產及金融負債的公平值乃根據公認定價模型按使用來自可觀察的現時市場交易的價格或比率作為數據的貼現現金流量分析釐定。本公司董事認為，按攤銷成本入賬的金融資產及金融負債的賬面值與其於各自報告期間結束時的公平值相若。

物業權益及物業估值

截至最後可行日期，本公司擁有香港干諾道中200號信德中心西翼18樓1801室，作為本公司在相關的主要辦事處。

此項本集團物業權益的進一步詳情載於獨立專業測量師永利行評值顧問有限公司出具的估值報告，全文載列本招股章程附錄三。

財務資料

本公司物業權益於二零一零年十二月三十一日經審核綜合財務資料的賬面淨值及本文件附錄三所載的公平值對賬如下：

千美元

下列物業於二零一零年十二月三十一日的賬面淨值：

－租賃土地及樓宇	2,563
－投資物業	1,671
截至二零一一年三月三十一日止三個月的租賃土地及樓宇折舊	(21)
截至二零一一年三月三十一日止三個月的租賃土地及樓宇重估盈餘	517
截至二零一一年三月三十一日止三個月的投資物業公平值變動	321
	<hr/>
於二零一一年三月三十一日的賬面淨值	5,051
	<hr/>
於二零一一年三月三十一日的估值金額	
－租賃土地及樓宇	3,059
－投資物業	1,992
	<hr/>
	5,051
	<hr/> <hr/>

可供分派儲備

本公司於二零零五年四月五日在百慕達註冊成立。本公司於二零一零年十二月三十一日可供分派予股東的儲備包括28,200,000美元的留存溢利。

股息政策

根據百慕達公司法，本公司可透過股東大會以任何貨幣宣派股息，惟所宣派的股息不得超過董事會建議的金額。根據百慕達公司法，本公司董事亦可不時宣派股息或其他分派。

本公司未來股息派付及金額將取決於(其中因素包括)本公司的業績、現金流量與財務狀態及狀況、營運及資金需求、根據國際財務報告準則的可分派溢利金額、本公司章程大綱及細

則、百慕達公司法、適用法律法規、本公司可能須不時遵守有關股息分派及派付的其他法律及合同限制以及董事認為與本集團有關的其他因素。股息宣派、派付及金額將由董事會酌情決定。

根據上市規則第13.09(2)條的披露

根據上市手冊，本公司須於新交所刊發載有未經審核財務報表的季度報告。本公司董事確認，為遵守上市規則第13.09(2)條，本公司將於該等報告在新加坡刊發的同時，在香港刊發季度報告的全文。

根據上市規則第13.13至第13.19條的披露

董事確認，截至最後可行日期，並無具體情況將產生上市規則第13.13至第13.19條的披露規定。

重大不利變動

本公司董事已確認，本公司自二零一零年十二月三十一日(即編製載於本文件附錄一會計師報告中本公司最近期的合併財務報表的日期)起的財務或貿易狀況出現重大不利變動，乃由於本公司的收益由截至二零一零年三月三十一日止三個月約12,900,000美元下降約55.0%至截至二零一一年三月三十一日止三個月約5,800,000美元。此期間的收益減少主要乃由於中東政治局勢不穩對全球石油供應的憂慮導致燃料價格(為主要可變成本之一)上升，此令本公司對議定運費較低的訂單望而卻步。日本地震、海嘯及核洩漏，使往返日本的船運削減而令亞洲區的船舶供過於求，致使本公司的服務需求於二零一一年三月有所下降。上述已導致本公司船舶的整體使用率由約94.5%下跌至約44.1%。截至二零一一年三月三十一日止三個月連同運費下降的影響，本公司收益及淨利潤大幅下降。本公司董事認為，上述環境因素乃本公司財務表現下降的主要原因，不僅本公司受到影響，大部分集中於亞洲區的乾散貨船舶承租人亦受到影響。

並不保證此類淨虧損將不會出現，或本公司將能夠於未來產生或(在適當情況下)維持收入增長及盈利能力。