

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



## SINOTRANS SHIPPING LIMITED

### 中外運航運有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：368)

截至二零一四年十二月三十一日止

年度業績公告

中外運航運有限公司(「本公司」)董事會(「董事會」)謹此宣佈本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)截至二零一四年十二月三十一日止年度的綜合業績並連同截至二零一三年十二月三十一日止年度的比較數字(該等資料已根據香港財務報告準則(「香港財務報告準則」)編製)如下：

#### 財務摘要

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元	變動百分比 (經重列)
<b>業績</b>			
收益	<b>1,206,811</b>	1,313,032	(8.1%)
本公司擁有人應佔溢利／(虧損)	<b>1,862</b>	(638)	391.8%
每股基本及攤薄盈利／(虧損)	<b>0.05美仙</b>	(0.02美仙)	391.8%
股息	<b>40,945<sup>(1)</sup></b>	—	不適用
<b>財務狀況</b>			
總資產	<b>2,524,144</b>	2,624,066	(3.8%)
總負債	<b>333,871</b>	439,113	(24.0%)
本公司擁有人應佔權益	<b>2,151,547</b>	2,185,778	(1.6%)
現金及銀行結餘總額	<b>745,521</b>	955,290	(22.0%)

(1) 建議末期股息每股8港仙(相當於1.03美仙)。詳情載列於附註9。

## 綜合全面收益表

截至二零一四年十二月三十一日止年度

	附註	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
收益	3	1,206,811	1,313,032
營運成本	4	<u>(1,210,353)</u>	<u>(1,308,842)</u>
(毛損)/毛利		(3,542)	4,190
銷售、行政及一般開支	4	(33,397)	(33,846)
其他收益淨額	5	<u>9,371</u>	<u>3,073</u>
經營虧損		(27,568)	(26,583)
融資收入淨額	6	15,816	24,716
應佔合營企業溢利		<u>926</u>	<u>510</u>
除所得稅前虧損		(10,826)	(1,357)
所得稅開支	7	<u>(1,912)</u>	<u>(2,603)</u>
本年度虧損		<u><u>(12,738)</u></u>	<u><u>(3,960)</u></u>
以下人士應佔溢利/(虧損)：			
—本公司擁有人		1,862	(638)
—非控股權益		<u>(14,600)</u>	<u>(3,322)</u>
		<u><u>(12,738)</u></u>	<u><u>(3,960)</u></u>
本年度其他全面(虧損)/收益 可重新分類至損益的項目：			
匯兌差額		<u>(122)</u>	<u>935</u>
本年度總全面虧損		<u><u>(12,860)</u></u>	<u><u>(3,025)</u></u>
以下人士應佔全面收益/(虧損)總額：			
—本公司擁有人		1,650	61
—非控股權益		<u>(14,510)</u>	<u>(3,086)</u>
		<u><u>(12,860)</u></u>	<u><u>(3,025)</u></u>
每股盈利/(虧損)			
—基本及攤薄	8	<u><u>0.05美仙</u></u>	<u><u>(0.02美仙)</u></u>
股息	9	<u><u>40,945</u></u>	<u><u>—</u></u>

## 綜合資產負債表

於二零一四年十二月三十一日

	附註	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
<b>資產</b>			
<b>非流動資產</b>			
物業、廠房及設備		1,340,431	1,196,442
無形資產		658	–
於合營企業的投資		22,886	21,960
向合營企業提供貸款		6,667	9,000
向關聯公司提供貸款	10	30,256	–
銀行存款		70,473	–
同系附屬公司的融資租賃應收賬款		–	85,283
持有至到期投資		–	46,217
可供出售金融資產		4,108	20,642
遞延所得稅資產		8,012	9,100
		<u>1,483,491</u>	<u>1,388,644</u>
<b>流動資產</b>			
存貨		30,953	25,719
向合營企業提供貸款		1,333	1,500
貿易及其他應收賬款	10	271,514	229,932
同系附屬公司的融資租賃應收賬款		–	6,475
可供出售金融資產		–	16,506
現金及銀行結餘			
– 現金及現金等值項目		201,618	264,989
– 短期銀行存款		433,316	690,185
– 受限制現金		40,114	116
		<u>978,848</u>	<u>1,235,422</u>
分類為持作出售的資產		61,805	–
		<u>1,040,653</u>	<u>1,235,422</u>
<b>總資產</b>		<u><u>2,524,144</u></u>	<u><u>2,624,066</u></u>

## 綜合資產負債表(續)

於二零一四年十二月三十一日

	附註	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
<b>權益</b>			
<b>資本及儲備</b>			
股本*		1,878,209	1,878,209
其他儲備		273,338	307,569
		<u>2,151,547</u>	<u>2,185,778</u>
非控股權益		38,726	(825)
		<u>2,190,273</u>	<u>2,184,953</u>
<b>負債</b>			
<b>非流動負債</b>			
貿易及其他應付賬款	11	–	20,436
其他負債撥備		305	–
借款		78,550	42,205
		<u>78,855</u>	<u>62,641</u>
<b>流動負債</b>			
貿易及其他應付賬款	11	237,164	365,941
其他負債撥備		9,179	3,524
應付稅項		1,015	661
借款		7,658	6,346
		<u>255,016</u>	<u>376,472</u>
總負債		<u>333,871</u>	<u>439,113</u>
權益及負債總額		<u>2,524,144</u>	<u>2,624,066</u>
流動資產淨值		<u>785,637</u>	<u>858,950</u>
總資產減流動負債		<u>2,269,128</u>	<u>2,247,594</u>

\* 於二零一三年十二月三十一日的股本包括股份溢價賬及資本贖回儲備(根據第32章前身公司條例第48B及49H條制訂)的結餘總共1,826,970,000美元。根據於二零一四年三月三日生效的第622章香港公司條例,該結餘已計入股本。

## 附註

### 1 一般資料

中外運航運有限公司(「本公司」)於二零零三年一月十三日根據香港《公司條例》在香港註冊成立為有限責任公司。其註冊辦事處地址位於香港灣仔港灣道23號鷹君中心21樓。本公司股份自二零零七年十一月二十三日起在香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)主板上市。本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)主要從事乾散貨航運業務、集裝箱航運業務、船務代理、船舶管理以及融資租賃下的油輪光租業務。

最終控股公司為一家於中華人民共和國(「中國」)成立的國有企業中國外運長航集團有限公司。

年內，本集團向中國外運長航集團有限公司及其附屬公司(統稱「中外運集團」)收購於中國租船有限公司(「中租」)及中外運集裝箱運輸有限公司(「集運」)的49%股權，於中外運天澤輪船有限公司(「天澤」)、天榮海運有限公司(「天榮」)、天盛海運有限公司(「天盛」)、運富船務有限公司(「運富船務」)、運貴船務有限公司(「運貴船務」)、運華船務有限公司(「運華船務」)及運榮船務有限公司(「運榮船務」)(統稱「中外運收購事項」)的100%股權。儘管本集團並無於中租及集運持有超過半數股權，本公司董事認為本集團可透過其委任代表至該等公司的董事會的權利，從而控制該等公司。

中租、集運、天澤、天榮、天盛、運富船務、運貴船務、運華船務及運榮船務(統稱「已收購附屬公司」)的最終控股公司為中國外運長航集團有限公司，而上述中外運收購事項被視為共同控制下的業務合併。

於本年度，本集團已應用合併會計法為購買已收購附屬公司的股權入賬，猶如在最早呈報的財務年度開始時已進行業務合併。採納合併會計法已導致若干項目的呈列已更改及比較數字亦已相應地獲重列。

### 2. 編製基準

- (i) 該等綜合財務報表根據香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的香港財務報告準則(「香港財務報告準則」)(包括香港會計準則(「香港會計準則」)及詮釋)及香港會計指引第5號「共同控制下合併的合併會計處理」所述的合併會計原則編製。該等綜合財務報表按歷史成本法常規編製，惟可供出售金融資產乃以公平值計量。

根據香港《公司條例》(第622章)附表11第76至87條所載為香港《公司條例》(第622章)第9部「賬目及審計」作出的過渡性安排及保留安排，本財政年度及比較期間的綜合財務報表乃按照前身《公司條例》(第32章)適用規定編製。

編製符合香港財務報告準則的綜合財務報表需使用若干關鍵會計估計。此舉亦需管理層在應用本集團的會計政策過程中行使其判斷。

(ii) 本集團所採納的新訂及經修訂準則

本集團已採納下列由香港會計師公會頒佈的新訂及經修訂準則及準則詮釋，其與本集團的營運有關並就自二零一四年一月一日開始的財政年度而言實屬必要：

香港會計準則第32號修訂本	金融工具：呈列－抵銷金融資產及金融負債
香港會計準則第36號修訂本	資產減值－非金融資產可收回金額披露
香港會計準則第39號修訂本	金融工具：確認及計量－更替衍生工具及 延續對沖會計
香港財務報告準則第10號、 香港財務報告準則第12號、 香港會計準則第27號 (二零一一年)修訂本	投資實體
香港(國際財務報告詮釋 委員會)詮釋第21號	徵費
香港財務報告準則修訂本	二零一零年至二零一二年週期香港財務報告 準則的年度改進

採用上述新訂及經修訂準則及準則詮釋對綜合財務報表並無重大影響，亦不會導致本集團主要會計政策出現任何重大變動。

(iii) 尚未生效的新訂及經修訂準則

香港會計師公會於二零一四年已頒佈下列尚未生效的新訂及經修訂準則，其與本集團有關且未獲提早採用：

香港會計準則第1號修訂本 <sup>(2)</sup>	呈列財務報表：披露計劃
香港會計準則第19號 (二零一一年)修訂本 <sup>(1)</sup>	界定福利計劃－僱員供款
香港會計準則第27號 (二零一一年)修訂本 <sup>(2)</sup>	獨立財務報表：權益法
香港財務報告準則第10號及 香港會計準則第28號修訂本 <sup>(2)</sup>	投資者及其聯營公司或合營企業間的 銷售及注入資產
香港財務報告準則第10號、 香港財務報告準則第12號及 香港會計準則第28號修訂本 <sup>(2)</sup>	投資實體：應用綜合入賬之例外情況
香港財務報告準則修訂本 <sup>(1)</sup>	二零一零年至二零一二年週期香港財 務報告準則的年度改進
香港財務報告準則修訂本 <sup>(1)</sup>	二零一一年至二零一三年週期香港財 務報告準則的年度改進
香港財務報告準則修訂本 <sup>(3)</sup>	二零一二年至二零一四年週期香港財 務報告準則的年度改進
香港財務報告準則第11號修訂本 <sup>(2)</sup>	合營安排：收購合營營運權益的 會計方式
香港會計準則第16號及 香港會計準則第38號修訂本 <sup>(2)</sup>	折舊和攤銷的可接受方法的澄清
香港財務報告準則第15號 <sup>(4)</sup>	來自客戶合約的收益
香港財務報告準則第9號 (二零一四年) <sup>(5)</sup>	金融工具

(1) 自二零一四年七月一日開始的年度期間生效

(2) 自二零一六年一月一日開始的年度期間生效

(3) 自二零一六年七月一日開始的年度期間生效

(4) 自二零一七年一月一日開始的年度期間生效

(5) 自二零一八年一月一日開始的年度期間生效

本集團已開始評估該等新訂及經修訂準則及準則詮釋對本集團的相關影響。然而，本集團現時未能說明本集團的主要會計政策及綜合財務報表的呈列會否出現任何重大轉變。

### 3 收益及分部資料

#### (a) 收益

於年內，來自經營乾散貨航運、集裝箱航運、其他包括航運代理、航運管理及融資租賃下的油輪光租業務的已確認收益如下：

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
乾散貨航運(附註)	619,198	718,739
集裝箱航運(附註)	585,205	593,138
其他	2,408	1,155
	<u>1,206,811</u>	<u>1,313,032</u>

附註：截至二零一四年十二月三十一日止年度，來自期租船舶協議項下的乾散貨航運及集裝箱航運的收益分別為198,472,000美元及14,154,000美元(二零一三年經重列：分別為143,382,000美元及15,582,000美元)。

#### (b) 分部資料

本集團主要營運決策者為本公司董事(「董事」)。董事通過審閱本集團的內部報告以評估業績表現並據此分配資源。管理層亦根據該等報告對經營分部作出判定。

管理層根據本集團在全球進行的業務性質評估業績表現。本集團的業務包括：

- 乾散貨航運—乾散貨船期租及乾散貨船程租
- 集裝箱航運—集裝箱船期租、集裝箱航線服務、貨運代理及其他相關業務
- 其他—船務代理、船舶管理及融資租賃下的油輪光租業務

分部資產為分部於其營運活動所運用的有關營運資產。分部負債為分部於其營運活動所產生的有關營運負債。

截至二零一四年十二月三十一日止年度				
	乾散貨航運 千美元	集裝箱航運 千美元	其他 千美元	總計 千美元
總收益	622,318	585,205	13,179	1,220,702
分部間收益	(1,184)	–	(10,771)	(11,955)
來自外部客戶的收益	<u>621,134</u>	<u>585,205</u>	<u>2,408</u>	<u>1,208,747</u>
分部業績	<u>(25,756)</u>	<u>18,109</u>	<u>12,693</u>	<u>5,046</u>
折舊及攤銷	<u>58,247</u>	<u>7,782</u>	<u>706</u>	<u>66,735</u>
貿易應收賬款撥備撥回	<u>(222)</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>(222)</u>
添置物業、廠房及設備 及無形資產	<u>224,201</u>	<u>–</u>	<u>2,752</u>	<u>226,953</u>
截至二零一三年十二月三十一日止年度(經重列)				
	乾散貨航運 千美元	集裝箱航運 千美元	其他 千美元	總計 千美元
總收益	721,401	593,138	10,909	1,325,448
分部間收益	(720)	–	(9,754)	(10,474)
來自外部客戶的收益	<u>720,681</u>	<u>593,138</u>	<u>1,155</u>	<u>1,314,974</u>
分部業績	<u>(13,725)</u>	<u>11,618</u>	<u>5,611</u>	<u>3,504</u>
折舊	<u>55,885</u>	<u>5,510</u>	<u>805</u>	<u>62,200</u>
貿易應收賬款減值虧損	<u>2,204</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>2,204</u>
添置物業、廠房及設備	<u>109,195</u>	<u>76,956</u>	<u>767</u>	<u>186,918</u>

分部間收益乃按參考市場慣例條款作出。向董事呈報來自外部客戶的收益乃以與綜合全面收益表一致的方式計算，惟來自本集團合營企業的收益乃以按比例綜合基準於分部資料中計量。

所呈報來自外部客戶的收益與總收益對賬如下：

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
所呈報分部來自外部客戶的收益	1,208,747	1,314,974
由合營企業產生按比例綜合基準計算的 來自外部客戶的收益	<u>(1,936)</u>	<u>(1,942)</u>
綜合全面收益表所示的總收益	<u><b>1,206,811</b></u>	<u><b>1,313,032</b></u>

董事根據來自各所呈報分部經營業績的計量評估經營分部的表現。該計量包括來自本集團合營企業按比例綜合基準計算的業績。公司收入、公司支出、融資收入及融資支出並不計入分部業績。

分部業績與除所得稅前虧損對賬如下：

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
所呈報分部的分部業績	5,046	3,504
公司收入	-	2,075
公司支出	(31,688)	(31,652)
融資收入	21,935	25,098
融資支出	<u>(6,119)</u>	<u>(382)</u>
除所得稅前虧損	<u><b>(10,826)</b></u>	<u><b>(1,357)</b></u>

截至二零一四年十二月三十一日止年度，本集團有一名(二零一三年：一名)客戶佔本集團總收益超過10%。來自該名客戶的收益達149,907,000美元(二零一三年：122,241,000美元)，歸屬集裝箱航運分部。

分部資產及負債不包括公司資產及負債(包括公司現金、持有至到期投資及可供出售金融資產)，該等項目乃集中管理，構成總綜合資產及負債的部分對賬。向董事呈報的分部資產及負債乃以與綜合資產負債表一致的方式計量。

於二零一四年十二月三十一日

	乾散貨航運 千美元	集裝箱航運 千美元	其他 千美元	總計 千美元
分部資產	<u>1,450,202</u>	<u>296,461</u>	<u>211,050</u>	<u>1,957,713</u>
分部資產包括：				
於合營企業的權益	19,933	-	2,953	22,886
向合營企業提供貸款	<u>8,000</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>8,000</u>
分部負債	<u>137,530</u>	<u>182,346</u>	<u>1,870</u>	<u>321,746</u>

於二零一三年十二月三十一日(經重列)

	乾散貨航運 千美元	集裝箱航運 千美元	其他 千美元	總計 千美元
分部資產	<u>1,286,614</u>	<u>282,968</u>	<u>168,706</u>	<u>1,738,288</u>
分部資產包括：				
於合營企業的權益	18,961	-	2,999	21,960
向合營企業提供貸款	<u>10,500</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>10,500</u>
分部負債	<u>103,580</u>	<u>320,382</u>	<u>8,889</u>	<u>432,851</u>

所呈報的分部資產與總資產對賬如下：

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
分部資產	1,957,713	1,738,288
公司資產	<u>566,431</u>	<u>885,778</u>
綜合資產負債表所示的總資產	<u>2,524,144</u>	<u>2,624,066</u>

所呈報的分部負債與總負債對賬如下：

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
分部負債	321,746	432,851
公司負債	<u>12,125</u>	<u>6,262</u>
綜合資產負債表所示的總負債	<u>333,871</u>	<u>439,113</u>

## 地區資料

### 收益

本集團於世界各地經營業務。

就集裝箱航運業務而言，來自世界主要貿易航線的收益主要包括亞洲及澳洲。

來自提供乾散貨航運業務服務(於全球進行)的收益及成本分配的方式排除地區資料的有意義呈列。

船務代理、航運管理及融資租賃下的油輪光租業務為未經分配收益及計入其他一項。

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
集裝箱航運		
- 亞洲	536,714	526,655
- 澳洲	48,491	66,482
	<u>585,205</u>	<u>593,137</u>
乾散貨航運	621,134	720,681
其他	2,408	1,156
	<u>1,208,747</u>	<u>1,314,974</u>

#### 4 按性質分類的開支

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
折舊及攤銷	66,735	62,200
僱用水手及船員	49,798	44,098
已用存貨	224,193	259,088
備件、潤滑劑及物料費用	21,524	24,997
經營租賃開支		
– 船舶	217,640	210,955
– 辦公樓宇	3,380	2,917
– 集裝箱	29,118	23,697
虧損性合約額外撥備／(撥回)淨額	5,960	(7,352)
船運服務代理成本	4,148	4,602
經紀費及佣金	22,450	22,014
港口費用	58,698	68,301
處理費用	178,591	187,364
集裝箱費用	9,386	11,300
營業稅	124	391
保費	11,638	9,525
海運開支	235,093	319,822
維修及保養開支	5,443	4,554
僱員福利開支	28,783	28,892
核數師酬金	869	497
其他	70,179	64,826
	<u>1,243,750</u>	<u>1,342,688</u>
經營成本及銷售、行政及一般開支總額		

#### 5 其他收益淨額

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
來自一家同系附屬公司的融資租賃收入	4,412	5,532
終止融資租賃賠償	7,773	–
貿易及其他應收賬款減值撥備撥回／(額外撥備)	221	(2,419)
匯兌(虧損)／收益	(1,369)	2,945
出售物業、廠房及設備虧損	(11,461)	(1,455)
政府補助	9,903	–
未決訴訟項下索償撥備	(108)	(1,530)
	<u>9,371</u>	<u>3,073</u>

## 6 融資收入淨額

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
利息開支		
— 銀行借款	1,385	563
— 融資租賃責任	4,663	—
— 應付最終控股公司款項	71	107
	<u>6,119</u>	<u>670</u>
減：資本化款項	—	(288)
融資開支	<u>6,119</u>	<u>382</u>
利息收入		
— 銀行存款	18,167	18,798
— 應收合營企業款項	121	147
— 應收同系附屬公司款項	850	1,532
— 持有至到期投資	453	2,726
— 可供出售金融資產—債務證券	2,344	1,895
融資收入	<u>21,935</u>	<u>25,098</u>
融資收入淨額	<u>15,816</u>	<u>24,716</u>

## 7 所得稅開支

香港利得稅乃按本年度的估計應課稅溢利以稅率16.5% (截至二零一三年：16.5%) 計提撥備。海外溢利的稅項乃按本年度的估計應課稅溢利按本集團經營業務所在國家的現行稅率計算。年內該等稅率範圍介乎16.5%至26% (二零一三年經重列：16.5%至28.5%)。

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
即期所得稅		
— 香港利得稅	741	996
— 海外稅項	186	(148)
— 過往年度(超額撥備)/撥備不足	(14)	19
遞延所得稅	<u>999</u>	<u>1,736</u>
所得稅開支	<u>1,912</u>	<u>2,603</u>

## 8 每股盈利／(虧損)

每股基本盈利／(虧損)根據本公司擁有人應佔溢利／(虧損)除以年內已發行普通股的加權平均數計算。

	二零一四年	二零一三年 (經重列)
本公司擁有人應佔溢利／(虧損)(千美元)	<u>1,862</u>	<u>(638)</u>
已發行股份的加權平均數(千)	<u>3,992,100</u>	<u>3,992,100</u>
每股基本盈利／(虧損)(美仙／每股)	<u>0.05</u>	<u>(0.02)</u>

由於年內並無發行在外的潛在攤薄普通股(二零一三年：無)，故年內每股攤薄盈利(二零一三年：虧損)與每股基本盈利(二零一三年：虧損)相等。

## 9 股息

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元
擬派末期股息每股1.03美仙(二零一三年：無)	<u>40,945</u>	<u>-</u>

於二零一五年三月十六日，董事會建議派付截至二零一四年十二月三十一日止年度每股8港仙(相當於1.03美仙)之末期股息(二零一三年：無)。

## 10 貿易及其他應收賬款

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
貿易應收賬款，扣除撥備	139,297	136,949
預付款項、按金及其他應收賬款，扣除撥備	<u>162,473</u>	<u>92,983</u>
	301,770	229,932
減：非即期部分—向關聯公司提供的貸款	<u>(30,256)</u>	<u>-</u>
即期部分	<u>271,514</u>	<u>229,932</u>

本集團概無授予其客戶任何信貸期。於各結算日貿易應收賬款(扣除撥備)的賬齡分析如下：

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
6個月內	133,780	132,424
7至12個月	6,174	4,251
1至2年	826	695
2至3年	936	1,414
3年以上	494	1,641
貿易應收賬款	<u>142,210</u>	<u>140,425</u>
減：減值		
6個月內	-	(6)
7至12個月	(944)	(995)
1至2年	(539)	(242)
2至3年	(936)	(592)
3年以上	(494)	(1,641)
貿易應收賬款減值撥備	<u>(2,913)</u>	<u>(3,476)</u>
貿易應收賬款，扣除撥備	<u><u>139,297</u></u>	<u><u>136,949</u></u>

## 11 貿易及其他應付賬款

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
貿易應付賬款	199,440	192,496
其他應付賬款及應計費用	37,724	193,881
	<u>237,164</u>	<u>386,377</u>
減：非即期部分	-	(20,436)
即期部分	<u><u>237,164</u></u>	<u><u>365,941</u></u>
	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
6個月內	168,798	157,128
7至12個月	1,896	3,470
1至2年	5,411	13,734
2至3年	16,863	6,587
3年以上	6,472	11,577
貿易應付賬款	<u><u>199,440</u></u>	<u><u>192,496</u></u>

## 重要事項

本集團於二零一四年七月三十一日，完成了從中外運集團收購中租、集運、天澤等航運公司之股權，為本集團注入了新活力。中租加入後顯著提升了本集團乾散貨業務量，拓展了國內客戶網絡，增強了攬貨優勢，促進本集團向更全面的運營型船東轉變。集運加入後進一步促進了本集團集裝箱航運業務的發展以及產業鏈的有效延伸，並通過其成熟的網路佈局和航線資源優勢為本集團增收創利。天澤加入後使得本集團在中國上海新增了一個船舶管理平台，進一步完善了本集團的網路佈局，提升了船舶技術管理能力。收購完成後，本集團由較為單一的遠洋乾散貨業務為主，轉變為遠洋乾散貨及近洋集裝箱航線經營業務綜合發展的均衡業務模式，有效分散了經營風險，總體收入實現了跨越式增長，市場競爭力進一步增強。

## 過往經營業績回顧

二零一四年，國際航運市場整體表現依舊低迷。全球經濟復甦脆弱而不均衡，美國經濟復甦勢頭向好，歐洲、日本等國家復甦進程疲弱，新興經濟體特別是中國經濟增速顯著放緩，全球貿易及海運需求提振乏力。同時運力的累積效應和船舶大型化都加劇了運力過剩的局面，市場在供需失衡的困境下苦苦掙扎，難見曙光。

面對嚴峻的市場形勢，本集團通過收購母公司下屬航運企業，進一步擴大了業務規模，提升了市場競爭力；同時堅持穩中求進的經營理念，努力在市場波動中尋求機會，通過優化經營佈局、加強攬貨操作以及調整船隊結構等措施努力增加收益；此外不斷提高自身管理水平，進一步加強了成本控制工作。截至二零一四年十二月三十一日止年度，本集團錄得本公司擁有人應佔溢利186萬美元，保持了平穩健康的發展勢頭。

## 收益

截至二零一四年十二月三十一日止年度，本集團的收益為12.0681億美元(二零一三年：13.1303億美元)。

下表載列我們各業務分部的收益貢獻：

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)	變動百分比
收益來自：			
—乾散貨航運 <sup>(1)</sup>	621,134	720,681	(13.8%)
—集裝箱航運	585,205	593,138	(1.3%)
—其他	2,408	1,155	108.5%
	<u>1,208,747</u>	<u>1,314,974</u>	(8.1%)
按比例綜合基準計算來自 合營企業的收益 <sup>(1)</sup>	<u>(1,936)</u>	<u>(1,942)</u>	(0.3%)
綜合全面收益表所示的收益	<u><u>1,206,811</u></u>	<u><u>1,313,032</u></u>	(8.1%)

(1) 分部收益包括由合營企業所產生，按比例綜合基準計算的收益。分部收益扣減按比例綜合基準計算來自合營企業的收益後為綜合全面收益表所示的收益總額。

## 乾散貨航運

本集團來自乾散貨航運的收益主要包括運費收入及租金收入。

二零一四年，國際乾散貨航運市場在低谷中不斷探底，市場表現遠低於預期水平。全球經濟增長乏力，大宗商品價格大幅下降，乾散貨海運需求增速進一步放緩。有限的需求增幅難以抵消運力的嚴重過剩，波羅的海乾散貨運價指數(BDI)全年絕大部分時間在低位徘徊，年底更出現斷崖式下滑，年平均值僅為1,105點，較二零一三年的市場低位進一步下降了8.3%，為BDI設立以來最為艱難的年份之一。

面對異常低迷的市場環境，本集團在原有船東模式的基礎上逐步向運營型船東發展，不斷優化以長短期期租、程租相結合的船隊經營模式，緊抓市場波段，科學投放運力資源；同時加大即期船貨及攬貨操作力度，以減輕市場下滑帶來的不利影響。在截至二零一四年十二月三十一日止年度，本集團錄得來自乾散貨航運的收益為6.2113億美元(二零一三年：7.2068億美元)，其中運費收入4.2073億美元(二零一三年：5.7536億美元)，租金收入2.0040億美元(二零一三年：1.4532億美元)。全年實現業務量3,750萬噸(二零一三年：4,036萬噸)；實現自有乾散貨船的日均租金費率／期租租約對等(TCE)費率10,074美元(二零一三年：9,232美元)，同比上升9.1%。

## 集裝箱航運

本集團來自集裝箱航運的收益主要包括航線收入及貨運代理和其他收入。本集團集裝箱業務以亞洲區內集裝箱班輪運輸業務為主。

二零一四年，全球經濟尤其是發達經濟體的緩慢復甦在一定程度上刺激了進出口回暖，國際集裝箱航運市場需求有所改善，但運力過剩的壓力依然存在。亞洲區市場方面，雖然中國及其他亞洲新興國家經濟貿易增速放緩，但仍維持在一個相對較高的水平。同時區域內多數航運企業積極協作，通過輪流停航等舉措，在一定程度上縮減了市場運力規模，區域內集裝箱市場總體表現較為平穩。

本集團收購集運後，集裝箱業務得到進一步發展，由原先較為單一的集裝箱船舶出租業務轉變為以集裝箱航線經營業務為主的綜合業務模式。針對低迷的市場形勢，本集團適時調整船期安排及租船模式，持續優化航線佈局，努力降低運營成本、提高收益。截至二零一四年十二月三十一日止年度，本集團錄得來自集裝箱航運的收益為5.8521億美元(二零一三年：5.9314億美元)，其中航線收入5.1521億美元(二零一三年：5.3010億美元)，貨運代理和其他收入7,000萬美元(二零一三年：6,304萬美元)。全年實現集裝箱運載量898,935標準箱(二零一三年：967,466標準箱)；實現平均單箱收入557美元(二零一三年：564美元)。

## 營運成本

截至二零一四年十二月三十一日止年度的營運成本減至12.1035億美元(二零一三年：13.0884億美元)。主要營業成本包括航程成本、貨物運輸成本、經營租賃租金及船舶成本。

下表載列我們以業務分部劃分的營運成本：

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)	變動百分比
<b>乾散貨航運</b>			
航程成本	166,837	188,216	(11.4%)
貨物運輸成本	148,921	239,588	(37.8%)
經營租賃租金	172,960	151,450	14.2%
船舶成本	141,347	135,697	4.2%
其他	12,397	9,793	26.6%
	<u>642,462</u>	<u>724,744</u>	(11.4%)
<b>集裝箱航運</b>			
航程成本	115,465	139,173	(17.0%)
貨物運輸成本	355,023	348,003	2.0%
經營租賃租金	75,044	76,007	(1.3%)
船舶成本	21,073	19,953	5.6%
其他	132	432	(69.4%)
	<u>566,737</u>	<u>583,568</u>	(2.9%)
<b>分部—其他</b>	<u>1,154</u>	<u>530</u>	117.7%
<b>營運成本總額</b>	<u>1,210,353</u>	<u>1,308,842</u>	(7.5%)

乾散貨航運的營運成本為6.4246億美元(二零一三年：7.2474億美元)。由於貨運量下跌，故營運成本減少。當中，貨物運輸成本(主要包括運費開支)由二零一三年的2.3959億美元減少9,067萬美元或37.8%至1.4892億美元。二零一四年燃料開支下跌亦引致航程成本下跌。

集裝箱航運的營運成本為5.6674億美元(二零一三年：5.8357億美元)，當中，航程成本(主要包括燃料消耗及港口費用)由二零一三年的1.3917億美元減少17.0%至1.1547億美元。由於燃料開支減少及航運量下跌的結合影響下，航程成本亦有所減少。

## 銷售、行政及一般開支

銷售、行政及一般開支為3,340萬美元(二零一三年：3,385萬美元)，主要包括僱員薪酬、出差旅費及辦公室租金。

## 其他收益淨額

其他收益淨額為937萬美元(二零一三年：307萬美元)。升幅主要歸因於就終止船舶的融資租賃安排而確認補償收入所致。

## 融資收入淨額

融資收入淨額為1,582萬美元(二零一三年：2,472萬美元)，即融資收入2,194萬美元(二零一三年：2,510萬美元)及融資開支612萬美元(二零一三年：38萬美元)。融資收入減少主要由於部分金融投資已於二零一四年出售及到期以及銀行結餘下跌所致。融資開支增加主要由於為船舶的資本開支進行融資所致。

## 應佔合營企業溢利

應佔合營企業溢利僅貢獻自乾散貨航運業務，為93萬美元(二零一三年：51萬美元)。

## 所得稅開支

截至二零一四年十二月三十一日止年度，所得稅開支為191萬美元(二零一三年：260萬美元)。

## 流動資金及財務資源

截至二零一四年十二月三十一日止年度，我們的現金主要用於支付購置船舶、收購附屬公司、營運成本及營運資金。我們主要透過內部產生現金應付本身的流動資金需要。

下表載列於所示結算日的流動資金比率。

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
流動資產	1,040,653	1,235,422
流動負債	255,016	376,472
流動資金比率(附註)	4.08	3.28

附註：流動資金比率相等於本集團於所示結算日的總流動資產除以總流動負債。

本集團於二零一四年十二月三十一日的流動資金比率為4.08(二零一三年：3.28)。

## 借款

須償還融資租賃責任及銀行借款的現值如下：

	銀行借款		融資租賃責任		總計	
	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
一年內	6,346	6,346	1,312	-	7,658	6,346
第一至二年之間	6,346	6,346	1,438	-	7,784	6,346
第二至五年之間	19,039	19,039	5,484	-	24,523	19,039
超過五年	10,518	16,820	35,725	-	46,243	16,820
	<u>42,249</u>	<u>48,551</u>	<u>43,959</u>	<u>-</u>	<u>86,208</u>	<u>48,551</u>
減：流動部分	<u>(6,346)</u>	<u>(6,346)</u>	<u>(1,312)</u>	<u>-</u>	<u>(7,658)</u>	<u>(6,346)</u>
非流動部分	<u><u>35,903</u></u>	<u><u>42,205</u></u>	<u><u>42,647</u></u>	<u><u>-</u></u>	<u><u>78,550</u></u>	<u><u>42,205</u></u>

## 資本負債比率

由於本集團於二零一四年及二零一三年十二月三十一日擁有現金淨額(超逾債務)，故並無呈列資本負債比率。

## 資本承擔

下表載列本集團於所示結算日有關物業、廠房及設備的資本承擔。

	二零一四年 千美元	二零一三年 千美元 (經重列)
已授權但未訂約	4,432	264,800
已訂約但未撥備	<u>193,971</u>	<u>-</u>
	<u><u>198,403</u></u>	<u><u>264,800</u></u>

## 資本開支

截至二零一四年十二月三十一日止年度，資本開支總額為2.2695億美元(二零一三年：1.8692億美元)，主要用於年內購置船舶及入塢維修的資本開支。

## 外匯風險

本集團從事國際性營運，並承受產生自多種非功能貨幣的外匯風險。外匯風險自日後商業交易、已確認資產及負債所產生。

因此，本集團所面對的外匯風險主要有關非功能貨幣銀行結餘、應收及應付款項結餘以及銀行借款(統稱「非功能貨幣項目」)。本集團目前並無定期和既定的常規對沖政策。管理層正監察外匯風險，於有需要時考慮使用適當金融工具對沖重大外幣風險，並採用適當對沖政策控制對沖風險。

於二零一四年十二月三十一日，於所有其他變數不變的情況下，倘非功能貨幣升值／貶值5%，因換算該等非功能貨幣項目，本集團的年度除稅後溢利減少／增加約7,803,000美元(二零一三年經重列：年度除稅後虧損增加／減少約39,000美元)，而於二零一四年十二月三十一日的權益則減少／增加約12,920,000美元(二零一三年經重列：19,000美元)。

## 或然負債

本集團於二零一四年十二月三十一日及二零一三年十二月三十一日牽涉以下待審訴訟：

### (a) 中租作為被告

於二零零八年，中租於發現其早前租賃之船舶表現持續欠佳及機件故障後，註銷一份兩年貨船租賃協議。船主其後對中租展開仲裁，追討合共約10,800,000美元。中租正與船主尋求和解，根據目前法律程序之狀況、法律顧問之意見及和解磋商之進展，預計可以約1,000,000美元平息事件。因此，於二零一四年及二零一三年十二月三十一日，就有關事件撥備1,000,000美元。

除上文披露者外，於二零一四年及二零一三年十二月三十一日，中租亦涉及另外四宗(二零一三年：五宗)合共約1,218,999美元(二零一三年：926,000美元)之待審訴訟。經考慮目前法律程序之狀況及和解磋商之進展後，中租已於二零一四年十二月三十一日為該等事件撥備合共340,000美元(二零一三年：430,000美元)。

(b) 背對背案件(中租均為被告及原告)

- (i) 於二零零七年，中租租賃之船舶於日本擱淺及沉沒。所租賃船舶之船主隨後向中租索償，指稱該港口危險，故中租應承擔所產生之全部虧損及成本，為數190,000,000美元。因此，中租於背對背情況下對分承租人索償。為保護中租之利益，中租已向Sumitomo Mitsui Banking Corporation取得190,000,000美元之不可撤銷備用證。

於二零一三年七月，倫敦高等法院裁定中租須就有關事件負責，並須向船主賠償約166,627,000美元。同時，中租已就向分承租人索償同等金額獲得裁決。

於二零一三年十月，分承租人就裁決提出上訴，故中租亦就此提出上訴。由於中租預期於背對背情況下向分承租人收回任何賠償，故概無於二零一四年及二零一三年十二月三十一日就案件作出撥備。

- (ii) 於二零一零年，中租於背對背情況下租賃及分租予第三方之船舶於巴西港口與貨運船相撞，導致港口造成損毀。巴西港口機關向船主索償，而船主隨後向中租索償約10,000,000美元。因此，中租於背對背情況下向分承租人展開訴訟。截至二零一四年十二月三十一日止尚未作出裁決。

由於中租預期於背對背情況下向分承租人收回任何賠償，故概無於二零一四年及二零一三年十二月三十一日就案件作出撥備。

除上文披露者外，本集團涉及數宗現正進行中的申索及法律訴訟。該等申索及法律訴訟對本集團的業務經營有附帶影響，包括但不限於產生自運輸期間對船舶造成損毀的申索及法律訴訟、貨品損壞、延後交付、船舶相撞及提早終止船舶程租合約。於二零一四年及二零一三年十二月三十一日，本集團未能確定上述各索償的可能性及金額，惟已撥備者除外。然而，根據本集團獲得的資料，董事認為該等事件將不會對本集團有重大財務或經營影響。

## 僱員

於二零一四年十二月三十一日，本集團在香港、中國內地、加拿大、新加坡及其他地區成員公司合共聘用761名岸上僱員。有關僱員酬金政策及員工發展詳情與二零一三年年報所披露的大致相同，並無任何重大改變。

## 船隊發展

二零一四年本集團加快了船隊結構的調整步伐。年內本集團購置了2艘好望角型船；並通過公司收購的形式新增了10艘船舶，包括6艘集裝箱船，2艘乾散貨船和2艘多用途船，船隊規模得到進一步發展。年內本集團還成功處置了2艘老齡船，優化了船隊結構，獲得了良好的綜合收益。截至二零一四年十二月三十一日止，本集團船隊擁有自有船舶62艘，運載能力約為437萬載重噸，平均船齡約為9.9年；總控制運力達126艘船舶，運載能力約為879萬載重噸。此外，年初本集團以具吸引力的價格訂購了10艘節能環保的新型散貨船，預期將於二零一五年陸續交付。通過運力的淘舊換新，本集團的船型和船齡結構得到了極大程度的改善，船隊規模進一步擴大，船舶大型化、現代化、低碳化的優勢也得到進一步鞏固。二零一五年本集團將繼續把握市場有利時機，全方位推動船隊結構的優化升級，提升市場競爭力，為本集團今後業務的可持續發展打下良好基礎。

## 展望

展望二零一五年，全球經濟仍將持續不均衡的弱復甦態勢。美國經濟增長勢頭走強，歐洲及日本復甦步伐依舊遲緩，新興經濟體增速放緩，全球經濟復甦基礎不穩固，國際貿易量和海運需求增長受到制約。航運企業仍將面對需求不足、成本高企、資金趨緊、效益空間收窄等諸多壓力和挑戰。

乾散貨市場方面，支撐國際乾散貨運輸市場的主要新興經濟體並沒有擺脫經濟增長的結構性矛盾，需求增長缺乏動力。根據權威海運諮詢機構克拉克森預測，二零一五年乾散貨運力增速將再次超過需求增速，同時油價下跌帶來的提速航行也將加劇運力過剩的壓力，供需失衡的矛盾將持續抑制運價上漲。根據最近統計數據，二零一五年初BDI指數一度暴跌至509點，創近30年以來的新低。

亞洲區內集裝箱航運市場方面，預計二零一五年依舊維持弱平衡態勢，需求好轉將吸收部分運力，但運力過剩的基本面難有實質性轉變，各大船公司應對供需變化的舉措及彼此間的聯盟合作程度依然是決定運價走勢的關鍵因素。

針對當前市場形勢，本集團將堅持運營型船東的業務經營模式，以穩健經營為本，在保證現有業務發展的基礎上努力創新求變，通過積極尋求優質業務及良好併購機會等方式，摸索建立多元化收益結構，進一步推動本集團業務和效益的增長，在逆境中實現新突破。本集團也將集中力量強化內部深度整合力度，進一步實現規模效益，化新活力為新業績。同時抓住市場有利時機，持續優化船隊結構，提升市場競爭力。本集團堅信，通過上述舉措以及良好的財務狀況、低成本結構、現代化船隊等優勢，本集團將以更好的姿態，更強的實力去迎接新的機遇和挑戰，為實現股東利益最大化拼搏奮鬥。

### **末期股息及暫停辦理股份過戶登記**

董事會建議派發截至二零一四年十二月三十一日止年度的末期股息每股8港仙(相當於1.03美仙)，如獲股東在本公司二零一五年股東週年大會上批准宣派，上述股息預期將於二零一五年六月十二日或之前派發予於二零一五年五月二十六日下午四時三十分辦公時間結束後名列本公司股東名冊之股東。

為符合資格享有建議的末期股息，股東必須在不遲於二零一五年五月二十六日下午四時三十分前將所有股份過戶文件連同有關股票送達本公司股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室。

為確定股東有權出席二零一五年股東週年大會並於會上投票，本公司將於二零一五年五月十三日至二零一五年五月十九日(包括首尾兩天)暫停辦理股份過戶登記，期間不會辦理本公司股份過戶手續。為符合資格有權出席大會並於會上投票，股東須在不遲於二零一五年五月十二日下午四時三十分前將所有股份過戶文件連同有關股票送達本公司股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室。

### **審核委員會的審閱**

審核委員會已審閱本集團截至二零一四年十二月三十一日止年度的年度業績。

## 企業管治

於截至二零一四年十二月三十一日止年度，本集團一直遵守上市規則附錄十四所載企業管治守則的一切守則條文。

### 遵守上市發行人董事進行證券交易的標準守則

本公司已採納上市規則附錄十所載的上市發行人董事進行證券交易的標準守則（「標準守則」），作為董事進行證券交易的操守守則。

經向所有董事作出具體查詢後，董事會確認所有董事於截至二零一四年十二月三十一日止年度內已遵守標準守則所載的規定標準。

### 購買、出售及贖回本公司上市證券

本公司或其任何附屬公司於截至二零一四年十二月三十一日止年度內並無購買、出售或贖回本公司任何上市證券。

## 董事

於本公告日期，本公司董事為執行董事李樺先生及馮嫻英女士；非執行董事為李甄先生及田忠山先生；以及獨立非執行董事曾慶麟先生、李業華先生及周祺芳先生。

承董事會命  
中外運航運有限公司  
執行董事  
李樺

香港，二零一五年三月十六日