

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佈之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本公佈全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。



JINHUI HOLDINGS COMPANY LIMITED

金輝集團有限公司

(於香港註冊成立之有限公司)

股份代號：137

海外管制公佈

JINHUI SHIPPING AND TRANSPORTATION LIMITED

截至二零零八年十二月三十一日止季度之第四季度報告

及

截至二零零八年十二月三十一日止年度之初步全年業績

(本海外管制公佈乃金輝集團有限公司根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則第13.09(1)條及第13.09(2)條之規定而發出。)

請參閱隨附金輝集團有限公司擁有約54.77%權益之附屬公司Jinhui Shipping and Transportation Limited (「Jinhui Shipping」) 按照奧斯陸證券交易所之規定而於二零零九年二月二十六日透過奧斯陸證券交易所發表之公佈。

隨附Jinhui Shipping及其附屬公司之未經審核綜合業績，其採用之主要會計政策及計算方法，乃根據香港會計師公會頒佈之香港財務報告準則而編製。

承董事會命
金輝集團有限公司
主席
吳少輝

香港，二零零九年二月二十六日

於本公佈日期，金輝集團有限公司之執行董事為吳少輝、吳錦華、吳其鴻及何淑蓮；及金輝集團有限公司之獨立非執行董事為崔建華、徐志賢及邱威廉。



JINHUI SHIPPING AND TRANSPORTATION LIMITED

截至二零零八年十二月三十一日止季度之
第四季度報告
及
截至二零零八年十二月三十一日止年度之
初步全年業績



Jinhui Shipping and Transportation Limited

截至二零零八年十二月三十一日止年度概要：

- 營業額上升60% 達至四億七千五百萬美元
- 溢利淨額上升179%至二億三千九百萬美元
- 每股基本盈利：2.8417美元
- 於二零零八年十二月三十一日之資本負債比率：68%

二零零八年第四季度概要：

- 營業額上升7% 至一億零六百萬美元
- 溢利淨額由六千八百萬美元下跌至一千一百萬美元
- 每股基本盈利：0.1262美元
- 自二零零八年第四季起暫停派發股息

Jinhui Shipping and Transportation Limited（「本公司」）之董事會欣然公佈本公司及其附屬公司（「本集團」）截至二零零八年十二月三十一日止季度及年度之未經審核綜合業績。

簡明綜合損益表（初步）

		截至 二零零八年 十二月 三十一日止 三個月 (未經審核) 千美元	截至 二零零七年 十二月 三十一日止 三個月 (未經審核) 千美元	截至 二零零八年 十二月 三十一日止 年度 (未經審核) 千美元	截至 二零零七年 十二月 三十一日止 年度 (經審核) 千美元	截至 二零零六年 十二月 三十一日止 年度 (經審核) 千美元
	附註					
營業額	2	105,543	98,862	475,148	296,285	156,154
出售機動船舶所得收益	3	-	20,257	62,786	20,257	26,294
其他經營收入		4,231	4,801	13,887	8,597	5,900
船務相關開支		(57,486)	(39,761)	(222,353)	(136,576)	(100,348)
折舊及攤銷		(7,590)	(6,162)	(29,206)	(21,866)	(13,873)
員工成本		(17,164)	(3,771)	(20,478)	(6,573)	(6,978)
其他經營開支		(13,131)	(763)	(24,964)	(55,959)	(9,303)
經營溢利		14,403	73,463	254,820	104,165	57,846
利息收入		499	548	1,854	2,634	1,018
利息開支		(4,293)	(6,135)	(17,846)	(21,167)	(9,287)
除稅前溢利		10,609	67,876	238,828	85,632	49,577
稅項	4	-	-	-	-	-
期／年內本公司股東應佔溢利淨額		10,609	67,876	238,828	85,632	49,577
已確認派發之股息	5(a)	-	-	36,139	-	-
於結算日後宣佈派發之股息	5(b)	-	13,447	-	13,447	-
每股基本盈利（美元）	6	0.1262	0.8076	2.8417	1.0189	0.5899

簡明綜合資產負債表（初步）

	附註	二零零八年 十二月 三十一日 (未經審核) 千美元	二零零七年 十二月 三十一日 (經審核) 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備		880,998	728,697
可出售財務資產		315	192
		881,313	728,889
流動資產			
存貨		1,994	32
應收貿易賬項及其他應收賬項		27,899	17,717
按公平價值列賬及在損益表處理之財務資產		4,519	1,557
已抵押存款		10,288	2,301
銀行結存及現金	7	91,548	68,274
		136,248	89,881
資產總值		1,017,561	818,770
權益及負債			
資本及儲備			
		515,597	312,940
非流動負債			
有抵押銀行貸款		388,829	380,229
流動負債			
應付貿易賬項及其他應付賬項		54,334	34,683
按公平價值列賬及在損益表處理之財務負債		2,761	1,853
有抵押銀行貸款		56,040	89,065
		113,135	125,601
權益及負債總值		1,017,561	818,770

簡明綜合股東權益變動表（初步）

	股本 (經審核) 千美元	股份溢價 (經審核) 千美元	資本 贖回儲備 (經審核) 千美元	實繳盈餘 (經審核) 千美元	可出售 財務資產 儲備 (經審核) 千美元	以股份 為基礎 支付予僱員 之酬金儲備 (經審核) 千美元	留存溢利 (經審核) 千美元	權益總值 (經審核) 千美元
於二零零七年 一月一日	4,202	72,087	719	16,297	-	4,758	129,245	227,308
本年度溢利淨額	-	-	-	-	-	-	85,632	85,632
於二零零七年 十二月三十一日	4,202	72,087	719	16,297	-	4,758	214,877	312,940
	(未經審核) 千美元	(未經審核) 千美元	(未經審核) 千美元	(未經審核) 千美元	(未經審核) 千美元	(未經審核) 千美元	(未經審核) 千美元	(未經審核) 千美元
於二零零八年 一月一日	4,202	72,087	719	16,297	-	4,758	214,877	312,940
重估可出售財務資產 之虧損	-	-	-	-	(32)	-	-	(32)
直接在權益中確認 之開支淨額	-	-	-	-	(32)	-	-	(32)
本年度溢利淨額	-	-	-	-	-	-	238,828	238,828
已確認之 收入（開支）總額	-	-	-	-	(32)	-	238,828	238,796
二零零七年末期股息	-	-	-	-	-	-	(13,447)	(13,447)
二零零八年中期股息	-	-	-	-	-	-	(22,692)	(22,692)
於二零零八年 十二月三十一日	4,202	72,087	719	16,297	(32)	4,758	417,566	515,597

簡明綜合現金流量表（初步）

	截至 二零零八年 十二月 三十一日止 年度 (未經審核) 千美元	截至 二零零七年 十二月 三十一日止 年度 (經審核) 千美元
附註		
經營業務所得之現金淨額	214,886	106,602
投資活動所用之現金淨額	(138,164)	(342,712)
融資活動（所用）所得之現金淨額	(68,551)	267,454
現金及現金等值項目之增加淨額	8,171	31,344
年初結存之現金及現金等值項目	68,274	36,930
年終結存之現金及現金等值項目	76,445	68,274

附註（初步）：

1. 編製基準及會計政策

未經審核之簡明綜合中期財務報表乃按照香港會計師公會頒佈之香港會計準則第34號《中期財務報告》而編製。除已採納於二零零八年一月一日或以後開始之會計期間生效之新訂／經修訂之香港財務報告準則及香港會計準則（「新訂準則」）外，在此中期財務報表所採用之會計政策及編製基準與截至二零零七年十二月三十一日止年度之全年財務報表所採用者一致。董事會已評估此等新訂準則之影響，而結論為採納此等新訂準則將不會對本集團之財務報表構成重大影響。

香港會計師公會已對香港財務報告準則中所有重大方面作出調整，以符合國際會計準則委員會所頒佈之國際財務報告準則之規定。

2. 營業額

本集團主要從事船舶租賃及擁有船舶之業務。營業額為本集團之自置及租賃船舶所產生之運費及船租收入。

本集團逾百分之九十之營業額及經營業績均來自其遍佈全球及不能歸納於任何特定地域之租賃業務，因此，並無按業務或地域分部之分析而列入財務報表。

3. 出售機動船舶所得收益

二零零八年之數額為完成出售三艘（二零零七年：一艘）機動船舶所得之收益。

4. 稅項

由於本集團於所有相關期間／年度概無應課稅溢利，故並無就稅項作出提撥準備。

5. 股息

	截至 二零零八年 十二月 三十一日止 三個月 (未經審核) 千美元	截至 二零零七年 十二月 三十一日止 三個月 (未經審核) 千美元	截至 二零零八年 十二月 三十一日止 年度 (未經審核) 千美元	截至 二零零七年 十二月 三十一日止 年度 (經審核) 千美元
(a) 已確認派發之股息：				
— 二零零七年每股0.16美元之末期股息	-	-	13,447	-
— 二零零八年每股0.27美元之中期股息	-	-	22,692	-
	-	-	36,139	-
(b) 於結算日後宣佈派發之股息：				
— 二零零七年每股0.16美元之末期股息	-	13,447	-	13,447

董事會經決議就截至二零零八年十二月三十一日止年度不建議派發任何末期股息。

6. 每股盈利

截至二零零八年十二月三十一日止季度之每股基本盈利乃根據季內之本公司股東應佔溢利淨額10,609,000美元（二零零七年：67,876,000美元）及季內已發行之普通股加權平均數84,045,341（二零零七年：84,045,341）股計算。

截至二零零八年十二月三十一日止年度之每股基本盈利乃根據年內之本公司股東應佔溢利淨額238,828,000美元（二零零七年：85,632,000美元）及年內已發行之普通股加權平均數84,045,341（二零零七年：84,045,341）股計算。

由於呈列之所有相關期間／年度概無已發行潛在之普通股，故並無列出每股攤薄盈利。

7. 銀行結存及現金

	截至 二零零八年 十二月 三十一日止 年度 (未經審核) 千美元	截至 二零零七年 十二月 三十一日止 年度 (經審核) 千美元
作為綜合現金流量表之現金及現金等值項目	76,445	68,274
存放日起三個月以上到期之銀行存款	15,103	-
	91,548	68,274

8. 比較數字

若干比較數字已重新分類，以符合本期間／年度之呈列方式。

股息政策

縱使二零零八年財政年度之經營業績強勁，並勝於去年之業績，在近期全球之金融危機下，對於本公司之股息政策，董事會會採取保守策略，並決議由二零零八年第四季起暫停派發全年股息，藉以於此等特殊市場情況下，保存現金及增加流動資產。

董事會將定期審議股息政策，並取決於（除別的以外）本集團之財務責任、槓桿效率、流動資產與資本總額及市場狀況。

股息

董事會經決議就截至二零零八年十二月三十一日止年度不建議派發任何末期股息（二零零七年：每股0.16美元）。

董事會經已宣佈派發每股0.27美元（二零零七年：無）之中期股息，股息合共22,692,000美元，並已於二零零八年九月二十五日派付。

業務回顧

二零零八年第四季度。於二零零八年第四季，美國主要金融機構倒閉後，信貸緊縮已演變成全球金融及經濟危機。當貸款銀行削減貿易融資及工業家收縮其各項開銷，使散裝乾貨市場受到沉重打擊。西方經濟體系所宣佈之緊急援助計劃，未能扭轉全球經濟衰退，散裝乾貨商品如鐵礦砂、煤炭、鋼鐵及穀物之航運業務，主要由於難以取得銀行融資而近乎停滯。波羅的海航運指數於二零零八年十二月五日急跌至663點，為一九八六年以來之最低點。

本集團於季內之營業額為105,543,000美元，較去年同季上升7%。然而，本集團於季內之溢利淨額則下跌84%至10,609,000美元，而去年同季之溢利淨額為67,876,000美元。除去年同季因出售機動船舶「Jin Kang」所得之20,257,000美元額外收益，季內之溢利淨額仍下跌78%，主要因整體經濟環境持續惡化、船務相關開支增加及高溢利之期租租船合約屆滿，尤其來自租賃巴拿馬型船舶之期租租船合約。季內之每股基本盈利為0.1262美元，而去年同季之每股基本盈利則為0.8076美元。

本集團大部份之船舶均在金融危機前已訂立期租租船合約，然而，少數船舶早前之期租租船合約已於二零零八年第四季內屆滿，該等船舶已於現行市場中運作。本集團船隊每天平均之相對期租租金如下：

	二零零八年	二零零七年	二零零八年	二零零七年
	第四季	第四季	二零零八年	二零零七年
	美元	美元	美元	美元
好望角型	87,898	83,591	92,071	67,653
巴拿馬型	31,859	51,310	46,269	39,095
超級大靈便型／大靈便型	31,046	28,285	34,312	25,200
平均	37,604	39,905	43,093	32,778

本集團於季內之船務相關開支較去年同季上升45%至57,486,000美元，此升幅是來自一般租金付款增加。

在高級行政管理層之領導下，本集團於本年度達至紀錄性之經營溢利，並超越本集團二零零八年年度計劃下所訂之指標與目標。本集團之員工成本較去年同季增加13,393,000美元，由於擴充自置船舶數目而需增加僱員數目，以處理增加租賃及船舶管理之業務，及已按表現而發放之特別薪酬。

本集團於季內之其他經營開支為13,131,000美元，而去年同季為763,000美元。其他經營開支增加主要由於確認有關應收貿易賬項及若干租賃物業之減值虧損，而數額分別為5,212,000美元及4,152,000美元。

二零零八年度。 二零零八年為散裝乾貨市場具挑戰性之一年，其間波羅的海航運指數出現前所未有之高點與低點，並同時受到全球經濟衰退之纏繞。於二零零八年，本集團雖然達至紀錄性之溢利及強健之資產負債表，但本集團亦不能免疫於因全球經濟動盪所帶來對航運界觀點之改變。

本集團於二零零八年之營業額為475,148,000美元，較二零零七年上升60%。本集團於二零零八年之溢利淨額達至238,828,000美元，而二零零七年之溢利淨額為85,632,000美元。本年度之每股基本盈利提升逾170%，由二零零七年之1.0189美元上升至二零零八年之2.8417美元。

散裝乾貨市場於二零零八年之特徵在於極為反覆。二零零八年初，散裝乾貨市場受到中國、印度及其他新興經濟體系之持續基建投資，以及貨物輸出國不斷地運出工業原材料所覆蓋，加上對市場極為樂觀情緒，其中可見特徵為非傳統船務公司或與船務相關之公司參與於業內，尤其是運費到付協議之活動，波羅的海航運指數於二零零八年五月二十日達至11,793點之紀錄新高。自二零零八年中，船租租金回軟，世界經濟由於信貸市場收緊而放緩。爆發美國雷曼兄弟破產事件，令全球銀行市場進一步惡化，使全球注視到某些西方經濟體系基礎脆弱，原因是一些金融機構採用不負責任之借貸手法，鼓勵極度過份使用槓桿作用，及由於屬於一些全球最大及理應為聲譽好、可靠及有名望之金融機構之自我中心銀行家所設計之不合理財務工程產品。散裝乾貨市場為在此前所未有之金融風暴下受到重創之工業之一。於二零零八年十月，波羅的海航運指數急墮，各類船舶之船租租金下滑。全球貿易及航運業務停滯，停航船舶數目增加。波羅的海航運指數於二零零八年十二月五日下午跌至令人驚訝之663點，及至二零零八年底為774點。

於二零零八年，縱使市場環境動盪，本集團仍能以改善船隊使用率及為船隊中大部份船舶於二零零七年及二零零八年初訂立有利之長期租船合約，從而同時享受到營業額及溢利淨額之增長。儘管二零零八年最後數月運費環境轉弱，而部份訂立現行船租租金之船舶無可避免受到影響，本集團之船隊仍可於年內為本集團帶來475,148,000美元之強勁營業額及現金流量。

本集團於二零零八年出售三艘機動船舶，以減輕部份資本支出及改善營運資金之狀況。完成出售三艘機動船舶事項所得之62,786,000美元收益已於二零零八年之綜合損益表內確認。

由於本集團自二零零七年後期採納了收緊投資政策後，按公平價值列賬及在損益表處理之財務資產及財務負債之虧損淨額，由二零零七年46,750,000美元，大幅減少至二零零八年之8,176,000美元。該等虧損主要來自於二零零八年最後季度若干證券投資，因全球股票市場急跌而產生之未變現之市價計算虧損。年內，本集團並無訂立任何運費到付協議或燃油相關衍生工具，而於二零零八年十二月三十一日並無持有遠期外匯合約及期權或股票掛鈎投資。

年內，本集團承諾收購兩艘超巴拿馬型、一艘巴拿馬型、三艘超級大靈便型及一艘靈便型之新造船舶，及一艘二手之超級大靈便型船舶，交付期由二零零九年至二零一二年期間，總代價約四億一千七百萬美元。

於二零零八年，五艘超級大靈便型船舶及一艘大靈便型船舶已如期交付予本集團。於二零零八年十二月三十一日，本集團營運二十一艘自置船舶及九艘租賃船舶，平均船舶年齡為五年，而總載貨量超過二百萬載重公噸。

財務回顧

截至二零零八年十二月三十一日止年內，在收取完成出售三艘機動船舶所得之款項淨額，抵銷多項船舶按揭貸款之融資與以現金支付用作接收六艘新增船舶之部份融資，及就機動船舶支付分期付款項後，本集團於二零零八年十二月三十一日之股本證券、銀行結存及現金總值增加至95,890,000美元（二零零七年：68,998,000美元），而本集團之銀行借貸則減少至444,869,000美元（二零零七年：469,294,000美元）。

由於收入強勁及營運之現金流量保持於健康水平，於二零零八年十二月三十一日，資本負債比率減少至68%（二零零七年：128%），此比率乃以負債淨值（計息債務總額減股本證券、銀行結存及現金）除以權益總值計算。於二零零八年十二月三十一日，多間國際銀行已安排約四億零八百萬美元之信貸額予本集團，以用作收購未交付船舶之融資。計及本集團持有之現金、可出售股本證券及已覆蓋之大部份二零零九年及二零一零年收入（分別約為90%及63%），以及可供動用之信貸，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。

截至二零零八年十二月三十一日止年內，新增之自置船舶及建造中之船舶之資本支出為341,152,000美元（二零零七年：397,042,000美元），而其他物業、機器及設備之資本支出則為11,319,000美元（二零零七年：92,000美元）。

於二零零八年十二月三十一日，本集團已訂立合同但未撥備之資本支出承擔總金額（扣除已付訂金）約928,845,000美元（二零零七年：1,037,895,000美元），此金額為本集團以約1,208,205,000美元（二零零七年：1,212,807,000美元）之總購入價購入二十六艘（二零零七年：二十六艘）新造船舶及一艘（二零零七年：一艘）二手船舶未支付之資本支出承擔。

上述之資本支出承擔包括以34,255,100美元及3,703,031,000日圓作為總代價訂立合同出售予一名第三者之兩艘新造超級大靈便型船舶，而該等船舶之原定總成本為33,820,000美元及3,590,500,000日圓，預期交付日期分別為二零一零年十月及二零一二年八月。

船隊

本集團之策略為維持一支既年輕且現代化之船隊，以滿足客戶與日俱增之需求。

於二零零八年十月內，一艘新造之超級大靈便型船舶及一艘二零零零年建造之大靈便型船舶已交付予本集團，並已分別命名為「Jin Tong」及「Jin Bi」。

於二零零八年十二月三十一日，本集團擁有二十一艘自置船舶，其中包括一艘現代化之好望角型船舶、一艘現代化之巴拿馬型船舶、十八艘現代化及裝備抓斗之超級大靈便型船舶及一艘大靈便型船舶。

於二零零八年十二月三十一日，除自置船舶外，本集團亦營運九艘租賃船舶，其中包括兩艘好望角型船舶、四艘巴拿馬型船舶及三艘超級大靈便型船舶。

船隊之詳情

截至二零零八年十二月三十一日止年度後及至二零零九年二月二十五日船隊之變動詳情如下：

	船舶數目						總計
	營運中			新造船舶／新租賃船舶			
	自置	租賃 ¹	小計	自置 ²	租賃 ³	小計	
好望角型船隊							
於二零零九年一月一日及 二零零九年二月二十五日	1	2	3	-	3	3	6
超巴拿馬型船隊							
於二零零九年一月一日及 二零零九年二月二十五日	-	-	-	2	-	2	2
巴拿馬型船隊							
於二零零九年一月一日及 二零零九年二月二十五日	1	4	5	2	-	2	7
超級大靈便型 ／大靈便型船隊							
於二零零九年一月一日及 二零零九年二月二十五日	19	3	22	19	-	19	41
靈便型船隊							
於二零零九年一月一日及 二零零九年二月二十五日	-	-	-	1	-	1	1
於二零零九年二月二十五日 之船隊總數	21	9	30	24	3	27	57

附註：

- 包括附有並已於二零零八年內行使購買權之一艘超級大靈便型船舶，並將於二零零九年二月稍後交付予本集團。
- 包括本集團於二零零九年二月二十五日已訂購之二十四艘新造船舶，並預期六艘超級大靈便型船舶及一艘巴拿馬型船舶將於二零零九年交付、兩艘超巴拿馬型船舶及五艘超級大靈便型船舶將於二零一零年交付、五艘超級大靈便型船舶及一艘巴拿馬型船舶將於二零一一年交付、兩艘超級大靈便型船舶及一艘靈便型船舶將於二零一二年交付及一艘超級大靈便型船舶將於二零一三年交付。
- 包括由於船廠出現問題，原定於二零零八年及二零零九年交付而被延遲之兩艘好望角型船舶。

根據本集團之最佳估計，於二零零九年二月二十五日本集團船隊之活動情況如下：

自置及租賃船隊 – 已覆蓋收入：

		單位	2009	2010
好望角型船隊	覆蓋率	%	94	100
	所覆蓋之營運日數	天	1,241	1,080
	每天之相對期租租金	美元	78,735	72,076
巴拿馬型船隊	覆蓋率	%	57	100
	所覆蓋之營運日數	天	1,070	720
	每天之相對期租租金	美元	25,273	38,750
超級大靈便型／大靈便型船隊	覆蓋率	%	96	59
	所覆蓋之營運日數	天	8,376	6,112
	每天之相對期租租金	美元	30,850	33,419

租賃船隊 – 相對期租租金成本*：

		單位	2009	2010
好望角型船隊	營運日數	天	975	730
	每天之相對期租租金成本	美元	52,049	40,750
巴拿馬型船隊	營運日數	天	1,264	2
	每天之相對期租租金成本	美元	28,757	32,000
超級大靈便型／大靈便型船隊	營運日數	天	680	365
	每天之相對期租租金成本	美元	41,113	36,000

* 假設本集團將根據若干租船合約之條款而於租賃船舶之選擇權期限內不行使選擇權（如有）。

附註：以上之營運統計資料未計入於第11頁附註3提述之原定於二零零八年及二零零九年交付而被延遲之兩艘好望角型船舶。

風險因素

本報告可能包括前瞻性之陳述。此等陳述基於不同之假設，而此等假設其中不少是基於進一步之假設，其中包括本公司管理層對過去營運趨勢之調查。雖然本公司相信作出此等假設時，此等假設屬於合理，但由於假設本身受到顯著不明確因素支配，並且難以或無法預計及不受其控制，本公司不能確保可以完成或實現此等期望、信念或目標。

可能引致實際業績與本報告內所討論者有重大差異之主要風險因素將包括（但不限於）未來全球經濟、貨幣及利率環境之發展、一般市場狀況包括船租租金及船舶價值之波動、交易對方風險、散裝乾貨市場需求改變、經營開支改變包括油價、船員成本、進塢及保險成本、政府條例與規定之改變或管理當局採取之行動、尚未了結或未來訴訟之潛在責任、一般本地及國際政治情況、意外或政治事件引致航道可能中斷、及本公司不時提交之報告內所說明之其他重要因素。

展望

全球經濟仍處於疲弱狀態，而未來數月仍是前所未有地富挑戰性。全球多間金融機構仍在採取反槓桿化措施，導致大部份金融機構已沒有或只有極少之新借貸業務，所造成之突發性流動資金短缺情況，對各行業造成嚴重之負面影響已於今天可見。

眾多發達經濟體系之展望仍為棘手，尤其是美國、歐洲及日本之經濟；加上該等經濟體系對消費或貨物出口過份依賴，在房屋價格持續下跌、消費者開銷迅速減少及出口量失色之下，將進一步引致情況進入惡性循環。全球一體化表示亞洲將無法免疫，但其影響將為較少，原因是大部份亞洲經濟體系有較高之儲蓄率及較少使用財務槓桿。

波羅的海航運指數由二零零八年五月二十日之11,793點高峰下跌約93%至二零零八年底之774點。值得注意的是，早前達歷史新高之運費，部份推動之原因是由於眾多非船務參與者，其中由金融機構以至對沖基金，投機於運費到付協議這類場外交易市場產品作為財務衍生工具。於最近數週，波羅的海航運指數出現反彈之初型，由二零零九年一月二日之773點上升154%至二零零九年二月二十五日之1,960點。

縱使本集團曾強調本集團並無參與運費到付協議市場，但將不能百分百免疫於眾多參與者違約。幸運地，本集團之大部份租船人均具商業道德，並履行租船合約之條款與條件。然而，本集團發現從一些較弱之租船人收取船租租金，延遲情況是有所增加。本集團在這方面之政策十分清晰與簡易：本集團將投入所有必須資源，並對任何違反租船合約之租船人採取合適之商業及法律行動，以執行合約內所訂定之合約責任。

隨著現有之負面情緒，散裝乾貨市場之現況仍然暗淡。本集團預計於未來數月會有更多具法律約束力之合約無法完成之情況出現，違約者之中以典型為運作歷史較短之較弱參與者為甚。餘下之參與者，將會變得更強，並於市場內贏得更高之可信性。

有見於環球經濟放緩所帶來之風險，全球之中央銀行及政府均推行大型之刺激經濟方案，以避免全球經濟增長全面崩潰。此等計劃之成效仍需拭目以待，但在此等放寬借貸計劃下，貨幣供應量以驚人速度大量增加，可預見之風險為當經濟擺錘往另一方向擺動，極度通貨膨脹可能突然出現，其強度與速度可與現有經濟危機之衝擊看齊。

眾多政府之刺激經濟方案之共通點，是著重於基建投資。於本集團之觀點，此等投資對於缺乏這類重要資產之發展中經濟體系尤為可行。本集團近期見證中國港口積存之主要商品明顯減少、船舶拆卸數目增加，加上本集團認為由於買方缺乏融資渠道或因眾多新船廠之生存能力存有疑問，新造船舶交付數目將明顯地減少，全球散裝乾貨海運貿易需求之遠期展望仍抱有希望，惟未來數月將仍處於危險期。總括來說，即使對於規模最大及實力最強之船東，二零零九年仍會極度艱鉅。

本集團對中期展望保持審慎，並將謹慎地監察散裝乾貨市場及其他重要全球經濟指標。本集團將不斷專注於基本工作、繼續增加本集團之流動資金、減低成本及在可能範圍內減低任何業務及營運風險；及努力維持本集團之實力，並於風浪中努力前行，以待全球經濟環境回復正常時爭取最大經濟效益。

刊登財務資料

本報告可於奧斯陸證券交易所之網站 www.newsweb.no 及本公司之網站 www.jinhuiship.com 瀏覽。

承董事會命

主席

吳少輝

二零零九年二月二十六日



Jinhui Shipping and Transportation Limited

註冊辦事處：

Clarendon House, 2 Church Street, Hamilton HM 11, Bermuda

通訊地址：

中華人民共和國，香港特別行政區，干諾道西1-6號，億利商業大廈26樓

電話： (852) 2545 0951

電郵： info@jinhuiship.com

傳真： (852) 2541 9794

網站： www.jinhuiship.com