



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

截至二零零八年三月三十一日止季度之季度報告

(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。)

請參閱隨附自金輝集團有限公司所擁有約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二零零八年五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，二零零八年五月二十六日

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。



二零零八年第一季概要：

- 營業額上升 111% 至一億一千四百八十萬美元
- 溢利淨額上升 239% 至四千三百三十萬美元
- 每股基本盈利：0.5154美元

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」)截至二零零八年三月三十一日止季度之未經審核綜合業績。

簡明綜合損益表

	附註	截至 二零零八年 三月 三十一日止 三個月 (未經審核) 千美元	截至 二零零七年 三月 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 年度 (經審核) 千美元
營業額	2	114,778	54,311	296,285
出售機動船舶所得收益		-	-	20,257
其他經營收入		2,348	2,299	8,597
船務相關開支		(51,661)	(30,555)	(136,576)
折舊及攤銷		(7,328)	(4,139)	(21,866)
員工成本		(1,051)	(886)	(6,573)
其他經營開支		(8,489)	(5,431)	(55,959)
經營溢利		48,597	15,599	104,165
利息收入		369	647	2,634
利息開支		(5,647)	(3,479)	(21,167)
除稅前溢利		43,319	12,767	85,632
稅項	3	-	-	-
期／年內本公司股東應佔溢利淨額		43,319	12,767	85,632
股息		-	-	13,447
每股基本盈利 (美元)	4	0.5154	0.1519	1.0189

簡明綜合資產負債表

	二零零八年 三月三十一日 (未經審核) 千美元	二零零七年 三月三十一日 (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	870,791	422,146	728,697
可出售財務資產	192	3,570	192
	870,983	425,716	728,889
流動資產			
存貨	30	22	32
應收貿易賬項及其他應收賬項	24,231	19,879	17,717
按公平價值列賬及在損益表處理之財務資產	5,900	13,727	1,557
已抵押存款	8,569	5,245	2,301
銀行結存及現金	41,740	29,432	68,274
	80,470	68,305	89,881
資產總值	951,453	494,021	818,770
權益及負債			
資本及儲備	356,259	240,075	312,940
非流動負債			
有抵押銀行貸款	454,120	202,860	380,229
流動負債			
應付貿易賬項及其他應付賬項	31,147	15,856	34,683
按公平價值列賬及在損益表處理之財務負債	6,438	6,179	1,853
有抵押銀行貸款	103,489	29,051	89,065
	141,074	51,086	125,601
權益及負債總值	951,453	494,021	818,770

簡明綜合股東權益變動表

	股本	股份溢價	資本		以股份為基礎		留存溢利	總計
			贖回儲備	實繳盈餘	支付予僱員			
					之酬金儲備			
(未經審核) 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	
本期間溢利淨額	-	-	-	-	-	12,767	12,767	
於二零零七年								
三月三十一日	4,202	72,087	719	16,297	4,758	142,012	240,075	
於二零零八年								
一月一日	4,202	72,087	719	16,297	4,758	214,877	312,940	
本期間溢利淨額	-	-	-	-	-	43,319	43,319	
於二零零八年								
三月三十一日	4,202	72,087	719	16,297	4,758	258,196	356,259	

簡明綜合現金流量表

	截至 二零零八年 三月 三十一日止 三個月 (未經審核) 千美元	截至 二零零七年 三月 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 年度 (經審核) 千美元
經營業務所得之現金淨額	40,602	16,333	106,602
投資活動所用之現金淨額	(149,183)	(50,958)	(342,712)
融資活動所得之現金淨額	82,047	27,127	267,454
現金及現金等值項目之(減少)增加淨額	(26,534)	(7,498)	31,344
期/年初結存之現金及現金等值項目	68,274	36,930	36,930
期/年終結存之現金及現金等值項目	41,740	29,432	68,274

附註：

1. 編製基準及會計政策

未經審核之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。本集團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總額。

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. 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。

4. 每股盈利

截至二零零八年三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43,319,000美元（二零零七年三月三十一日：12,767,000美元）及季內已發行之普通股加權平均數84,045,341（二零零七年三月三十一日：84,045,341）股計算。

截至二零零七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85,632,000美元及年內已發行之普通股加權平均數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。

5. 比較數字

若干比較數字已重新分類，以符合本期間之呈列方式。

中期股息

董事會決議就截至二零零八年三月三十一日止季度不建議派發任何中期股息。

業務回顧

於二零零八年初期，散裝乾貨貨運市場經歷顯著下跌，其原因是由於三個同時出現之因素：(i)巴西及澳洲之煤及鐵礦砂供應出現短期中斷，引致當時船舶供應突然增加；(ii)對於二零零八年鐵礦砂合同價格談判結果之不明確；及(iii)全球金融風暴引致對借貸及投資之信心跌至低谷。於二零零八年第一季度，波羅的海航運指數於二零零八年一月二十九日跌至5,615點之低谷。然而，當貨運供應之瓶頸狀況得以舒緩後及租船需求上升，致使散裝乾貨船舶之需求迅速回復，並引致波羅的海航運指數於二零零八年五月下旬強勁回升至約11,500點。

雖然於第一季度散裝乾貨貨運市場曾出現急促調整，本集團仍於季內達至114,778,000美元之營業額，較去年同季上升111%。本集團於季內之溢利淨額顯著上升至43,319,000美元，較去年同季之溢利淨額12,767,000美元上升239%。季內之每股基本盈利為0.5154美元，而去年同季之每股基本盈利則為0.1519美元。

季內之收入及溢利淨額向上移動，主要由於可賺取收入日數因機動船舶之數目增加，而由二零零七年第一季度之1,844天上升至二零零八年第一季度之2,653天，並因重新訂立期租租船合約時船租租金有所提高。

本集團船隊每天平均之相對期租租金如下：

	二零零八年 第一季 美元	二零零七年 第一季 美元	二零零七年 美元
好望角型	89,000	54,066	67,653
巴拿馬型	47,056	27,514	39,095
超級大靈便型／大靈便型	34,130	23,526	25,200
平均	43,092	28,330	32,778

本集團於季內之折舊及攤銷較去年同季上升3,189,000美元，主要由於季內自置船舶之數目增加所致。

本集團於季內之其他經營開支較去年同季增加3,058,000美元，主要由於本集團作為流動資金管理而持有之財務工具所產生之未變現之市價計算虧損。

本集團於季內之利息開支淨額較去年同季增加2,446,000美元，主要由於收購船舶之部份融資所涉及之銀行借貸增加所致，然而部份則已因季內利率下降而被抵銷。

財務回顧

季內，在多項船舶按揭貸款之融資與以現金支付用作接收三艘新增船舶之部份融資相抵，及就新造船舶支付分期款項後，本集團於二零零八年三月三十一日之股本證券、銀行結存及現金總值減少至47,078,000美元（二零零七年十二月三十一日：68,998,000美元），而本集團之銀行借貸則增加至557,609,000美元（二零零七年十二月三十一日：469,294,000美元）。於二零零八年三月三十一日，資本負債比率為143%（二零零七年十二月三十一日：128%），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。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二零零八年收入，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。

季內，新增之自置船舶及建造中之船舶之資本支出為148,967,000美元（二零零七年三月三十一日：51,277,000美元），而其他物業、機器及設備之資本支出則為503,000美元（二零零七年三月三十一日：5,000美元）。

於二零零八年三月三十一日，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）為395,165,000美元及 33,928,800,000日圓（二零零七年十二月三十一日：724,855,000美元及 34,986,550,000日圓），此金額為本集團以522,190,000美元及 39,526,000,000日圓（二零零七年十二月三十一日：847,430,000美元及 40,836,000,000日圓）之總購入價購入二十二艘（二零零七年十二月三十一日：二十六艘）新造船舶及一艘（二零零七年十二月三十一日：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之超級大靈便型船舶，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。

股息政策

董事會欣然公佈自二零零八年起至另行通告為止，將採納半年度股息政策，並決議於每個截至六月三十日止之六個月期間派發半年度股息。本公司之股息政策規定派發股息相等不少於扣除非經常收入及未變現收入後之全年溢利淨額之20%予股東，由董事會酌情決定。

船隊

於二零零八年一月三十一日，本集團以4,000,000美元之總費用，取消兩份日期均為二零零七年十一月二十三日訂立之協議，內容有關以245,240,000美元之總購入價收購兩艘超大型礦砂船舶。

季內，三艘新造之超級大靈便型船舶已交付予本集團，並已命名為「Jin Feng」、「Jin Man」及「Jin Pu」。

於二零零八年三月十日，本集團訂立一份協議，以5,550,000,000日圓之購入價，收購一艘將於二零一一年四月三十日或之前交付予本集團之新造巴拿馬型船舶。

繼截至二零零八年三月三十一日止季度後，本集團訂立多份協議以總代價234,250,000美元，出售「Jin Hai」、「Jin Ying」及「Jin Feng」三艘超級大靈便型船舶，並預期於二零零八年稍後完成出售事項，可變現約六千三百萬美元之總帳面收益。

於二零零八年五月十九日，本集團訂立一份協議，以5,100,000,000日圓之購入價，收購一艘將於二零一一年六月三十日或之前交付予本集團之新造超級大靈便型船舶。

船隊之詳情

	船舶數目						總計
	營運中			新造船舶／新租賃船舶			
	自置 ¹	租賃 ²	小計	自置 ³	租賃 ⁴	小計	
好望角型船隊							
於二零零八年四月一日	1	3	4	-	5	5	9
已屆滿之租賃船舶	-	(2)	(2)	-	-	-	(2)
於二零零八年五月二十五日	1	1	2	-	5	5	7
巴拿馬型船隊							
於二零零八年四月一日	1	5	6	2	1	3	9
已開始之新租賃船舶	-	1	1	-	(1)	(1)	-
於二零零八年五月二十五日	1	6	7	2	-	2	9
超級大靈便型 ／大靈便型船隊							
於二零零八年四月一日	19	3	22	18	-	18	40
已訂購之新造船舶	-	-	-	1	-	1	1
於二零零八年五月二十五日	19	3	22	19	-	19	41
於二零零八年五月二十五日 之船隊總數	21	10	31	21	5	26	57

附註：

- 1 包括本公司於早前公佈本集團承諾將於二零零八年稍後出售予第三者之三艘超級大靈便型船舶。
- 2 包括繼現有之租船合約於二零零八年稍後屆滿後附有購買承諾之一艘大靈便型船舶，以及附有可於二零一零年四月或之前行使購買權之一艘超級大靈便型船舶。
- 3 包括本集團於二零零八年五月二十五日已訂購之二十一艘新造船舶，預期其中兩艘超級大靈便型船舶將於二零零八年稍後交付予本集團、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、五艘超級大靈便型船舶將於二零一零年交付、三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予本集團。然而，並不包括本公司於早前公佈本集團承諾出售予一位第三者之兩艘新造之超級大靈便型船舶。
- 4 包括預期於二零零八年稍後加入本集團租賃船隊之兩艘好望角型船舶，以及預期於二零零九年加入本集團租賃船隊之三艘好望角型船舶⁵。
- 5 本集團將於二零零九年租賃之其中一艘好望角型船舶，由於船廠出現問題，將可能或不可能予以交付。

本集團善用二零零七年年底之強健貨運市場環境，為本集團之船隊重新訂立大部份期租船合約。根據本集團之最佳估計，本集團船隊之活動情況如下：

自置及租賃船隊 – 已覆蓋收入：

		<i>單位</i>	2008	2009
好望角型船隊	覆蓋率	%	87	49
	所覆蓋之營運日數	天	1,061	990
	每天之相對期租租金	美元	91,336	77,946
巴拿馬型船隊	覆蓋率	%	70	16
	所覆蓋之營運日數	天	1,684	324
	每天之相對期租租金	美元	44,252	24,450
超級大靈便型／大靈便型船隊	覆蓋率	%	87	41
	所覆蓋之營運日數	天	6,389	3,418
	每天之相對期租租金	美元	33,907	37,878

租賃船隊 – 相對期租租金成本 *：

		<i>單位</i>	2008	2009
好望角型船隊	營運日數	天	861	1,699
	每天之相對期租租金成本	美元	59,959	45,416
巴拿馬型船隊	營運日數	天	2,039	1,458
	每天之相對期租租金成本	美元	28,340	28,095
超級大靈便型／大靈便型船隊	營運日數	天	930	730
	每天之相對期租租金成本	美元	29,245	36,083

* 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行使選擇權（如有）。

附註：以上之營運統計資料未計入於第8頁附註5提述本集團將於二零零九年租賃之一艘好望角型船舶。

展望

二零零八年至今，散裝乾貨貨運市場極為波動。於二零零八年初期，全球經濟由於次級按揭金融風暴而出現一段不穩定時期，散裝乾貨貨運市場亦經歷一次急速調整，其原因包括：(i)貨物輸出國家之基礎設施出現瓶頸狀況，例如巴西鐵礦砂港口設施進行維修及澳洲煤礦發生水災；(ii)因二零零八年鐵礦砂之合約價格不明朗，導致短期及長期之租船活動均減少；(iii)中國新年假期期間租船活動一般會減少；及(iv)因市場氣氛欠佳及信貸緊縮，導致二手船舶市場內買賣活動有限。然而，當供應量中斷得以舒緩，加上全球最大鐵礦砂生產商巴西之Vale與中國最大之鋼鐵公司寶鋼就二零零八年鐵礦砂合同價格達成上升65%之協議而使市場信心得以增強，散裝乾貨貨運市場迅速復原。二零零八年至今，波羅的海航運指數於二零零八年一月二十九日跌至5,615點之低谷，但及後強勁地回升至二零零八年五月下旬約11,500點。

當一般預期美國經濟會進入一段溫和之衰退期，美國之散裝乾貨進口明顯少於亞洲經濟體系，尤其為中國。我們繼續相信在中國、印度及其他新興經濟體系之大量基礎建設投資、工業化及都市化之帶動下，主要乾貨如鐵礦砂及煤炭等之需求將尤其持續增長，致令環球散裝乾貨海運貿易維持於穩健水平。本集團重申，此由中國帶動之乾貨商品需求導致噸涅增加及貿易模式之基本轉變，表示散裝乾貨市場即使有所波動，前景仍然樂觀。

從供應方面，較早前曾提及由於次級按揭金融風暴所導致現時信用緊縮而產生之潛在影響，未來交付之新造船舶數目將會減少，尤其是由經驗較淺之造船廠計劃於二零零八年以後交付者。於二零零八年首數月內，已有多個經驗較淺之造船廠由於融資困難、因低估造船之複雜性而產生之技術困難，與及高質素部件（如主機及曲軸）之短缺等原因，而就交付船舶出現嚴重問題。本集團相信一些就完成合同之能力及資源存疑之造船廠，將潛在引致顯著減少或延遲之新造船舶交付數目，而在眾多經驗不足之造船廠當中少數最終能交付之船舶品質較低。

長遠來說，本集團仍深信，以本集團現有之船隊加上將交付之新造船舶（其中大部份為裝備抓斗之超級大靈便型船舶，而均以相對今天市場較低價購入、由有一級信譽及具造船經驗之造船廠建造及於船舶交付日期後首兩年內具備有進取性的還款安排），即使貨運市場環境有所波動，本集團將繼續可享有穩健之溢利增長。展望未來，本集團將謹慎地監察散裝乾貨貨運市場及全球經濟指標，及繼續專注於維持穩定之業務增長。

承董事會命

主席

吳少輝

二零零八年五月二十六日