

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件內所載資料的概覽。由於本文屬概要，故並無載列可能對閣下屬重要的所有資料。閣下於決定投資本公司的股份前應先閱畢本文件。

任何投資均涉及風險。投資本公司的股份涉及的若干特定風險載於「風險因素」一節。閣下於決定投資本公司的股份前應細閱該節。本概要所用的詞彙具本文件「釋義」一節所界定的涵義。

有意投資者及／或股東務請參閱「附錄五—新加坡法例主要條文概要」所載有關適用於在香港股市進行買賣的股東之新加坡法例主要條文的詳情。新加坡法例及法規在若干範疇與可資比較的香港法例及法規不同，有意投資者及／或股東應就其於新加坡的法律責任向彼等的法律顧問徵求具體法律意見。

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、菲律賓及俄羅斯附近水域。本公司通常進行乾散貨(包括煤炭、海砂、鋁土礦、鐵礦石及礦物)運輸。

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二零零七年包運合同之外，本公司取得的所有其他租賃合同均為現貨租船合同，本公司收入約81.8%、46.5%及75.5%乃產生自現貨租船合同。

現貨租船合同

現貨租船合同為一次性合同，運費根據即時(即當前)市場費率協定。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。詳情請參閱「業務—租賃過程—現貨租船合同」。

包運合同

包運合同則是長期船舶合同，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。詳情請參閱「業務—租賃過程—包運合同」。

於往績紀錄期間，本公司已完全履行二零零七年包運合同，且已取得三份進行中的包運合同。有關包運合同的風險詳情，請參閱「風險因素—來自中煤能源包運合同、二零一一年首份包運合同及二零一一年第二份包運合同的收入或不會於合同期間平均產生」。

概 要

本公司的財務表現

往績紀錄期間

下表乃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綜合業績概要。本公司的綜合財務資料乃根據國際財務報告編製。該概要應與本文件附錄一所載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>40,487</u>	<u>26</u>	<u>9,176</u>

概 要

收益及利潤

本公司的收益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，本公司的收益分別約為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。

二零零九年收益減少的原因

由於全球貿易融資因二零零八年底出現的金融危機而萎縮，故現貨租船合同需求及市場運費均受到不利影響。由於本公司的船舶租賃服務非常依賴現貨租船合同，故二零零九年，現貨租船合同需求減少及運費下降，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。

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，本公司的船舶該年度的整體使用率由約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。

二零一零年經濟復甦

隨著全球經濟及貿易活動恢復，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，因而本公司於二零一零年能夠取得更多現貨租船合同，該年的盈利能力亦穩步提升。

概 要

二零一一年首季

下表乃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綜合業績概要。該概要應與本文件附錄二所載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>

重大不利變動

如上表所示，本公司於二零一一年三月三十一日止三個月錄得淨虧損。本公司董事確認，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，乃由於本公司的收入由截至二零一零年三月三十一日止三個月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5,800,000美元。

概 要

收益

截至二零一一年三月三十一日止三個月期間的收益減少主要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、海瀾及核洩漏，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。

上述因素已導致本公司二零一一年首季船舶的整體使用率由約94.5%下跌至約44.1%。隨著波羅的海乾散貨運價指數由二零一零年首季平均約3,027點下降至二零一一年首季約1,365點(降幅約為55%)，本公司於二零一一年首季的收益與二零一零年同期相比較，因運費下降而減少約55%。

	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%
總計	<u>100%</u>	<u>100%</u>

相較於二零一零年首季，本公司於二零一一年首季得自海砂運輸的收益增加，乃由於本公司於此期間根據二零零七年包運合同運輸更多海砂。本公司於二零一一年首季並無得自鐵礦石運輸的任何收益，乃由於董事確認，本公司的客戶於此期間對鐵礦石的需求相對較低，因此，本公司於此期間並未取得鐵礦石運輸租賃合同。

服務成本

儘管本公司船舶於二零一一年首季的使用率下降，但本公司於二零一一年首季的服務成本下降幅度相對較小，主要乃由於若干固定成本項目(包括船員代理費及保養費)以及每噸燃料的市場價格上升。此外，於該期間，本公司產生約1,100,000美元的其他開支(來自與本公司香港上市活動有關的專業費用及其他開支)，此乃非經常性開支。

淨虧損

因此，本公司於截至二零一一年三月三十一日止三個月期間錄得約3,700,000美元的淨虧損。

董事意見

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服務供應商亦受到影響。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。

保養工作

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，即使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。

船員代理費

由於相較於截至二零一零年三月三十一日止三個月期間，本公司於二零一一年同期的若干船員薪資有所提高，儘管本公司船舶於此期間的使用率下降，但產生的船員代理費用上升。船員的代理費乃參考所支付的船員數目釐定，而非彼等工作的航程次數。

日本近期的自然災害

於往績紀錄期間，由於本公司極少將船舶部署在日本附近水域，故本公司董事認為，日本近期的自然災害不會對本公司的營運構成直接影響。然而，此災害造成的經濟環境惡化，致使本公司蒙受間接財政損失。除了潛在的卸貨延誤之外，本公司董事並未獲悉任何因該自然災害引起的潛在索償。倘本公司遇到因該自然災害引起的索償，則本公司的保單會保障相關損害。有關此方面的風險詳情，請參閱「風險因素－日本最近發生的自然災害或會影響本公司的經營及財務表現」。

本公司的策略

本公司擬取得更多包運合同，從而減少財務表現波動的風險。由於此類長期合同的期限及運費乃預先釐定，故本公司即便在疲弱的經濟情況下無法取得現貨租船合同時，仍可產生穩定收入。本公司董事認為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可使本公司於二零一一年下半年收入更穩定，此亦會提高本公司船舶的整體使用率。

營運資金

董事認為，經考慮(i)本公司的現有現金流量；(ii)部分由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所產生的現金流量；及(iii)透過質押擔保的備用銀行融通額後，可供本集團使用的營運資金充裕，足以滿足本公司自本文件起至少12個月的需求。

競爭優勢

本公司擁有以下主要的競爭優勢：(i)本公司的船隊包括大小及噸位容量各異的船舶；(ii)本公司擁有良好的現金流量，且行政及財務成本低；(iii)本公司已與客戶及貨運經紀建立長期關係；及(iv)本公司在大中華區及亞洲若干地區佔有大量市場份額。

有關本公司競爭優勢的詳情，請參閱「業務－競爭優勢」。

業務策略

慮及本公司的往績紀錄，本公司董事相信，本公司已做好準備進一步發展航運業務，把握乾散貨航運業內新的業務商機。為實現此目標，本公司計劃借助其競爭優勢及實施其業務策略，繼續把握商機：(i)擴充本公司的船隊；(ii)改進本公司的設備及設施，增強競爭力；(iii)利用本公司與現有客戶的關係及進一步拓展煤炭航運；及(iv)繼續建立高質素的客戶群。

進一步詳情請參閱「業務－業務策略」。

概 要

船隊組合及使用率

截至最後可行日期，本公司的船隊由九艘乾散貨船組成，其中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，本公司進行了若干船舶買賣，使本公司船隊有所變化。下表載列截至最後可行日期本公司船隊的詳情：—

船名	類型	購買年份	出售年份	建造年份	船齡	船旗國	船級社 (附註1)	購買成本 (百萬美元)	剩餘估 計可使 用年限 (附註3)	估計 剩餘價值 (百萬美元)	概約運力 (載重噸)
<i>現有的船舶</i>											
和利輪	好望角型	二零一零年	不適用	一九八六年	25	巴拿馬	地峽船級社	9.7	5	8.2	146,000
裕利輪	巴拿馬型	二零一零年	不適用	一九八九年	21	巴拿馬	財團法人 中國驗船中心	12.9	9	4.7	67,000
明利輪	巴拿馬型	二零零八年	不適用	一九八四年	27	巴拿馬	國際船級社	3.8	3	4.8	67,000
萬利輪	巴拿馬型	二零零五年	不適用	一九八五年	25	巴拿馬	財團法人 中國驗船中心	11.9	5	4.9	67,000
勇利輪	巴拿馬型	二零零三年	不適用	一九八四年	27	巴拿馬	財團法人 中國驗船中心	4.4	3	4.9	67,000
瑞利輪	大靈便型	二零零八年	不適用	一九八二年	29	巴拿馬	法國國際檢驗局	16.0	1	4.6	48,000
宏利輪	大靈便型	二零零六年	不適用	一九八二年	29	巴拿馬	財團法人 中國驗船中心	6.2	1	3.5	42,000
百利輪	小靈便型	二零零五年	不適用	一九八三年	28	巴拿馬	財團法人 中國驗船中心	7.9	2	3.3	36,000
國利輪	小靈便型	二零零四年	不適用	一九八四年	27	巴拿馬	財團法人 中國驗船中心	10.7	3	2.9	38,000
<i>出售的船舶</i>											
新利輪	好望角型	二零一零年	二零一零年	一九八一年	不適用	巴拿馬	不適用(附註2)	7.9	不適用 (附註2)	不適用 (附註2)	128,000
友利輪	巴拿馬型	二零零四年	二零零九年	一九八零年	不適用	巴拿馬	不適用(附註2)	8.7	不適用 (附註2)	不適用 (附註2)	62,000
恩利2號	小靈便型	二零零二年	二零零八年	一九七七年	不適用	巴拿馬	不適用(附註2)	1.2	不適用 (附註2)	不適用 (附註2)	35,000
晶利3號	小靈便型	二零零一年	二零一零年	一九七七年	不適用	巴拿馬	不適用(附註2)	1.1	不適用 (附註2)	不適用 (附註2)	35,000

附註：

- 就安全船級社而言，本公司的所有船舶均已獲地峽船級社、法國國際檢驗局、國際船級社及財團法人中國驗船中心檢查及評級(視情況而定)。
- 由於本公司不再擁有此船，故本公司沒有有關其現時船級社、剩餘估計可使用年期即估計剩餘價值的資料。
- 估計可使用年期指從造船廠最初交付日期起30年。本公司釐定船隻的估計可使用年期主要用以計算其減值。董事考慮到船隻實際可使用年期可能會超過30年，因為：(i)即使船隻的可使用年期超過30年亦不會被強制廢棄，而廢棄船舶的決定乃是一個商業決定；及(ii)本公司於往績紀錄期間擁有並使用超過30年以上的船隻。截至上五個財政年度的年度最後日期，本公司保留至少8艘船舶。截至最後可行日期，本公司並無計劃減少船隻數量。

概 要

於往績紀錄期間，本公司整體船隊的使用率維持約71.2%至85.1%。下表載列於往績紀錄期間，本公司每種船舶類型的使用率：－

船舶類型	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該船舶的總日數(以每年365日為基準)計算。

有關於往績紀錄期間本公司每種船舶類型的使用率明細，請參閱「業務－船隊組合及使用率」。

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。

就截至二零一零年十二月三十一日止的三個年度而言，本公司分別已分派股息約20,000,000美元、5,000,000美元及7,500,000美元。

以介紹形式上市

本公司由二零零五年起開始在新交所上市並交易。截至最後可行日期，本公司股份於新交所的成交價為0.15新加坡元。董事認為，本公司於新加坡及香港兩地主板上市屬合宜且對公司有利，亦能於亞太區不同資本市場充分把握出現的機遇。本公司相信，兩地市場能吸引不同背景的投資人，此將擴展本公司的投資人基礎及增加股份的流通性，特別是使本公司得益於接觸更多不同的個人及機構投資人。本公司董事相信，於香港上市符合本公司專注大中華區業務的狀況，對本公司的增長及長遠發展深具意義。

股份轉移

目前，所有股份均於百慕達股東名冊總冊登記。為在聯交所買賣的目的，股份必須在香港股東名冊分冊登記。股份可在百慕達股東名冊總冊與香港股東名冊分冊間進行過戶。投資人如欲在新交所及聯交所進行買賣，則其股份必須在百慕達股東名冊總冊登記。投資人如有意在聯交所進行買賣，則需將其股份從百慕達股東名冊總冊轉移至香港股東名冊分冊，以在香港股東名冊分冊登記。有關股份轉移的程序載於本文件「上市、登記、買賣及交收」。

過渡安排

就上市而言，過渡期經紀已獲委任並擬進行本文件「上市、登記、買賣及交收 — 過渡安排」一節所述的過渡安排。過渡安排旨在將股份轉移至香港股東名冊，以便本公司股份於介紹上市後在香港形成公開市場。

就過渡安排而言，過渡期經紀與(i) China Lion (作為賣方)訂立了出售及購回協議，過渡期經紀據此向China Lion購買合共約1%的本公司已發行股份，而China Lion於過渡期(即自上市日期(包括該日)起計30日期間)屆滿後不久以相同價格購回相等數目之股份；及(ii)與China Lion訂立了股份借貸協議，據此，China Lion將向過渡期經紀提供一次或多次借股融通，總數最多為本公司股份的約12.4%，惟須遵守新加坡及香港的適用法律、規則及規例，包括但不限於China Lion借出及其後接納再交回任何股份，以及過渡期經紀借入及其後再歸還任何股份。上述安排不會導致任何一方有責任根據收購守則及／或新加坡收購守則作出強制性全面收購。預期此等過渡安排將有助提高於介紹上市後本公司股份在香港市場的流通性，以及有助於減少

概 要

香港和新加坡市場上股份價格之間的潛在重大差異。該等股份將供過渡期經紀就在香港的套戩交易作交收之用。有意投資者應參閱本文件「上市、登記、買賣及交收－過渡安排」一節所載的有關詳情。

風險因素

本公司相信本公司的經營涉及若干風險及不明朗因素，其中一些非本公司所能控制。該等風險可大致分為以下幾類：(i)有關本公司業務的風險；(ii)有關本公司行業的風險；(iii)有關持有本公司股份的風險；(iv)有關雙重第一上市地位的風險；及(v)有關本文件中所作陳述的風險。以下強調若干與本公司業務有關的較重要風險因素：

- 未來，本公司的盈利能力未必可以維持
- 本公司於往績紀錄期間依賴若干主要客戶，且本公司貿易應收賬款亦主要來自該等客戶
- 本公司依賴現貨租船合同
- 本公司現僅擁有九艘船舶
- 來自中煤能源包運合同、二零一一年首份包運合同及二零一一年第二份包運合同的收入或不會於合同期間平均產生
- 本公司或會承擔船舶的大量保養及維修成本或更換成本
- 日本最近發生的自然災害或會影響本公司的經營及財務表現

有關上述風險及其他風險的詳情請參閱「風險因素」一節。