

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

截至二零一一年十二月三十一日止季度之第四季度報告

及

截至二零一一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二零一二年二月二十八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，乃根據國際會計準則委員會頒佈之國際財務報告準則及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，二零一二年二月二十八日

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



截至二零一一年十二月三十一日止季度之
第四季度報告
及
截至二零一一年十二月三十一日止年度之
初步全年業績



截至二零一一年十二月三十一日止年度概要

- 年內營業收入：三億五百萬美元
- 年內溢利淨額：六千二百萬美元
- 每股基本盈利：0.733美元
- 於二零一一年十二月三十一日之資本負債比率：39%

二零一一年第四季度概要

- 季內營業收入：六千四百萬美元
- 季內虧損淨額：一千六百萬美元
- 每股基本虧損：0.187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」）截至二零一一年十二月三十一日止季度及年度之未經審核簡明綜合業績。

簡明綜合全面收益表（初步）

		截至 二零一一年 十二月 三十一日止 三個月 (未經審核) 千美元	截至 二零一零年 十二月 三十一日止 三個月 (未經審核) 千美元	截至 二零一一年 十二月 三十一日止 年度 (未經審核) 千美元	截至 二零一零年 十二月 三十一日止 年度 (經審核) 千美元
	附註				
營業收入	2	63,899	93,200	305,196	348,276
其他經營收入	3	4,364	29,043	17,273	33,077
利息收入		1,134	863	3,763	2,122
船務相關開支	4	(29,251)	(37,230)	(149,047)	(131,037)
員工成本		(13,294)	(20,784)	(17,616)	(24,631)
自置船舶及建造中船舶之減值虧損	5	(25,427)	(74,033)	(25,427)	(74,033)
其他經營開支		(1,673)	(12,679)	(13,742)	(18,251)
折舊及攤銷前之經營溢利（虧損）		(248)	(21,620)	120,400	135,523
折舊及攤銷		(13,441)	(11,657)	(51,609)	(43,154)
經營溢利（虧損）		(13,689)	(33,277)	68,791	92,369
財務成本		(2,055)	(1,503)	(7,223)	(5,538)
除稅前溢利（虧損）		(15,744)	(34,780)	61,568	86,831
稅項	6	-	-	-	-
期 / 年內溢利（虧損）淨額		(15,744)	(34,780)	61,568	86,831
其他全面收益					
可出售財務資產之公平價值變動		23	13	23	13
期 / 年內本公司股東應佔 全面收益（虧損）總額		(15,721)	(34,767)	61,591	86,844
每股盈利（虧損）	7				
— 基本及攤薄		(0.187美元)	(0.414美元)	0.733美元	1.033美元

簡明綜合財務狀況表（初步）

	附註	二零一一年 十二月 三十一日 (未經審核) 千美元	二零一零年 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		1,148,003	1,073,705
可出售財務資產		395	372
		1,148,398	1,074,077
流動資產			
存貨		2,574	418
應收貿易賬項及其他應收賬項		46,230	33,127
按公平價值列賬及在損益表處理之財務資產		58,580	59,748
已抵押存款		7,894	12,328
銀行結存及現金	9	205,121	205,174
		320,399	310,795
資產總值		1,468,797	1,384,872
權益及負債			
資本及儲備			
已發行股本		4,202	4,202
儲備		813,716	752,125
權益總值		817,918	756,327
非流動負債			
有抵押銀行貸款		513,211	498,619
流動負債			
應付貿易賬項及其他應付賬項		71,160	72,828
應付控股公司款項		45	50
有抵押銀行貸款		66,463	57,048
		137,668	129,926
權益及負債總值		1,468,797	1,384,872

簡明綜合權益變動表（初步）

	已發行 股本 (經審核) 千美元	股本溢價 (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	以股份 為基礎 支付予僱員 之酬金儲備 (經審核) 千美元	可出售 財務資產 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
於二零一零年 一月一日	4,202	72,087	719	16,297	4,758	12	571,408	669,483
年內溢利淨額	-	-	-	-	-	-	86,831	86,831
年內其他全面收益	-	-	-	-	-	13	-	13
年內全面收益總額	-	-	-	-	-	13	86,831	86,844
於二零一零年 十二月三十一日	4,202	72,087	719	16,297	4,758	25	658,239	756,327
	(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
於二零一一年 一月一日	4,202	72,087	719	16,297	4,758	25	658,239	756,327
年內溢利淨額	-	-	-	-	-	-	61,568	61,568
年內其他全面收益	-	-	-	-	-	23	-	23
年內全面收益總額	-	-	-	-	-	23	61,568	61,591
於二零一一年 十二月三十一日	4,202	72,087	719	16,297	4,758	48	719,807	817,918

簡明綜合現金流量表（初步）

	附註	截至 二零一一年 十二月 三十一日止 年度 (未經審核) 千美元	截至 二零一零年 十二月 三十一日止 年度 (經審核) 千美元
經營業務			
經營業務所得之現金		125,401	138,389
已付利息		(6,901)	(5,457)
經營業務所得之現金淨額		118,500	132,932
投資活動			
已收利息		3,514	1,959
存放日起三個月以上到期之銀行存款增加		(11,678)	(14,000)
股息收入		528	185
購買物業、機器及設備		(151,415)	(223,867)
出售物業、機器及設備所得之款項		379	411
投資活動所用之現金淨額		(158,672)	(235,312)
融資活動			
新增有抵押銀行貸款		86,575	163,780
償還有抵押銀行貸款		(62,568)	(70,489)
已抵押存款之減少		4,434	53,642
融資活動所得之現金淨額		28,441	146,933
現金及現金等值項目之增加（減少）淨額		(11,731)	44,553
年初結存之現金及現金等值項目		190,174	145,621
年終結存之現金及現金等值項目	9	178,443	190,174

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國際會計準則委員會頒佈之國際會計準則第34號「中期財務報告」及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，及未經本集團之核數師京都天華（香港）會計師事務所進行審閱。在此中期財務報表所採用之會計政策及編製基準與截至二零一零年十二月三十一日止年度之全年財務報表所採用者一致。

2. 營業收入

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

3. 其他經營收入

二零一一年度之其他經營收入包括一項3,149,000美元之收入，該收入乃因租船人提前交回一艘租入之好望角型船舶而支付之賠償金。於二零一零年並無確認任何此等賠償收入。

二零一零年第四季及全年之其他經營收入包括一項26,000,000美元之和解收入，該和解收入乃涉及大新華物流控股（集團）有限公司（「大新華物流」）及大新華物流集團轄下一間公司之兩項法律行動。根據二零一零年與大新華物流訂立之和解協議，本集團收取和解金額後將撤銷對大新華物流及其集團公司就二零零九年違反期租租船合約而採取之法律行動。於二零一一年十二月三十一日，欠付之和解金額約為五百萬美元。

4. 船務相關開支

二零一一年度之船務相關開支包括一項7,087,000美元之船租租金之虧損撥備，此項撥備來自於二零一二年初屆滿之兩份期租租船合約之預期經濟收益，減去兩份長期租入船舶合約下之固定成本。於去年並無確認任何此等撥備。

第四季之船務相關開支由二零一零年之37,230,000美元下降至二零一一年之29,251,000美元，主要由於一艘租入船舶合約屆滿後船租付款之下調，而部份因擴充自置船隊而備件及消耗品成本之增加所抵銷。

5. 自置船舶及建造中船舶之減值虧損

處於載重量供應過剩及散裝乾貨商品需求放緩之下，導致市場運費及散裝乾貨船舶之市值於二零一一年十二月後期下滑，此情況暗示本集團之自置船舶及建造中船舶之賬面值有可能不可全數收回。據此，管理層審慎地進行減值審閱，並作出結論，對自置船舶及建造中船舶於二零一一年有需要作出25,427,000美元（二零一零年：74,033,000美元）之減值虧損。

6. 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。

7. 每股盈利（虧損）

截至二零一一年十二月三十一日止季度之每股基本及攤薄虧損乃按季內之虧損淨額 15,744,000 美元（二零一零年：34,780,000 美元）及季內已發行之普通股加權平均數 84,045,341（二零一零年：84,045,341）股計算。

截至二零一一年十二月三十一日止年度之每股基本及攤薄盈利乃按年內之溢利淨額 61,568,000 美元（二零一零年：86,831,000 美元）及年內已發行之普通股加權平均數 84,045,341（二零一零年：84,045,341）股計算。

8. 股息

董事會經決議就截至二零一一年十二月三十一日止年度不建議派發任何末期股息（二零一零年：無）。

9. 銀行結存及現金

	二零一一年 十二月 三十一日 (未經審核) 千美元	二零一零年 十二月 三十一日 (經審核) 千美元
作為簡明綜合現金流量表之現金及現金等值項目	178,443	190,174
存放日起三個月以上到期之銀行存款	26,678	15,000
	205,121	205,174

股息

董事會經決議就截至二零一一年十二月三十一日止年度不建議派發任何末期股息（二零一零年：無）。由於年內並無應付之中期股息，二零一一年全年將無任何股息派發。

業務回顧

二零一一年第四季度。 於第四季之始，在傳統冬季散裝乾貨商品運輸需求較高之支持下，散裝乾貨市場運費上升趨勢持續。波羅的海航運指數於二零一一年十月一日以**1,899**點開市，於二零一一年十月十四日攀升至全年最高之**2,173**點。然而，隨著載重量供應跨越市場需求，及於年底當歐元區國債危機惡化影響到信貸市場及全球實體經濟而粉碎了很多對散裝乾貨市場能持續復甦之希望，上升趨勢便隨之消退。波羅的海航運指數回軟，並於二零一一年底以**1,738**點收市，及至二零一二年初暴跌至該指數二十五年來之最低點。

處於散裝乾貨船舶供應過剩之下，當中國之進口活動顯然地減慢，及亞洲國家能否帶領全球經濟持續復甦成爲疑問，市場運費於年底下滑。散裝乾貨船舶之市值進一步調整，導致本集團船隊之固有價值下跌。據此，管理層審慎地進行減值審閱，並作出結論，對自置船舶及建造中船舶於二零一一年有需要作出**25,427,000**美元（二零一零年：**74,033,000**美元）之減值虧損。該減值虧損爲非現金性質，並不會對本集團之營運現金流量有任何影響。

受到自置船舶及建造中船舶之減值虧損所影響，本集團於二零一一年第四季錄得**15,744,000**美元之虧損淨額，對比去年同季爲**34,780,000**美元虧損淨額。於二零一一年第四季之每股基本虧損爲**0.187**美元，對比去年同季爲**0.414**美元。

本季之營業收入爲**63,899,000**美元，對比去年同季之**93,200,000**美元減少**31%**。由於本集團船隊之個別船舶於船租合約屆滿後，以較低船租租金重新調度至即期市場，吾等已發現每天平均之相對期租租金全面下跌，尤其爲好望角型船隊。於二零一一年初，兩艘好望角型船舶早前之租船合約被終止後，以頗低之船租租金出租。

第四季之船務相關開支由二零一零年之**37,230,000**美元下降**21%**至二零一一年之**29,251,000**美元，主要由於一艘租入船舶合約屆滿後船租付款之下調，而部份因擴充自置船隊而備件及消耗品成本之增加所抵銷。二零一一年第四季之平均營運中自置船舶數目增加至三十四艘船舶，對比去年同季爲三十艘船舶，而平均營運中租賃船舶數目則由二零一零年第四季之五艘船舶減至本季之四艘船舶。本集團致力維持一支年輕、具成本效益及平均船舶年齡目前爲五年之船隊，並維持於低經營成本之架構。

第四季之折舊及攤銷為13,441,000美元，對比去年同季為11,657,000美元。增加之原因主要由於本集團自置船隊之擴充及最近交付自置船舶之合同價格相對較高。

二零一一年度。 二零一一年對散裝乾貨航運市場乃反覆及艱鉅之一年，反映著宏觀經濟普遍疲弱之背景。於二零一一年，散裝乾貨航運市場受到因中國政府致力令通脹及過熱之經濟降溫而導致中國進口活動放緩之負面影響。年內日本與澳洲不幸發生之天然災害，令較疲弱之散裝海運貿易再添壓力。於二零一一年初，韓國一間主要船務公司瀕臨倒閉之影響開始逐漸擴散至航運市場。市場上公司或租船合約之違約增加，不少船舶以較低租金重新投入市場，並加強散裝乾貨船舶供應過剩之情況。波羅的海航運指數錄得由年初之1,773點急跌至二零一一年二月四日之最低1,043點。

於年中，由中國及亞洲其他國家對散裝乾貨商品及散裝乾貨船舶之穩固需求支持下，航運市場得以回復到一個令人鼓舞之水平。傳統季節性需求加上因較舊船舶拆卸數目增加及港口擠塞或服務中斷而導致供應方出現瓶頸狀況，亦令波羅的海航運指數短暫上升。波羅的海航運指數於二零一一年十月十四日攀升至全年最高2,173點，隨即下跌。

正當美國仍就債務上限及減低赤字進行政治爭辯，歐洲國債危機於下半年突然惡化，及在歐元區國債危機惡化之感染影響下，股市之負面情緒漫延至散裝乾貨航運市場。於此等宏觀經濟背景之下，對於散裝乾貨航運市場之基礎要素，將更容易受到載重量過剩之影響。市場需求收縮，尤其是來自中國之需求，船務公司因新造船舶交付使行內之激烈競爭進一步嚴重，而面對著極大壓力。波羅的海航運指數回軟，並於二零一一年底以1,738點收市，及至二零一二年初暴跌至該指數之二十五年來之最低點。

於惡劣之營業環境下，本集團於年內錄得305,196,000美元之營業收入及61,568,000美元之溢利淨額，對比去年之348,276,000美元及86,831,000美元。二零一一年之每股基本盈利為0.733美元，對比二零一零年為1.033美元。

隨著疲弱之租賃市場，本集團年內之營業收入由二零一零年之348,276,000美元下跌12%至二零一一年之305,196,000美元。來自己擴充之自置超級大靈便型船隊之營業收入，已因減少租賃船舶數目而減少所賺取之營業收入，及本集團船隊於市場上重新調度時，所重新訂立合約之船租租金較低，而予以抵銷。此外，兩份好望角型船舶之出租船舶合約已於二零一一年初被提前終止，其中包括一份為與Korea Line Corporation（「KLC」）訂立之高收入長期期租租船合約，KLC已於二零一一年二月於韓國申請接管保護。繼後，兩艘租賃之好望角型船舶均於營業虧損情況下出租。

連同二零一一年三月由KLC交回之租入好望角型船舶，本集團所確認之船租租金之虧損撥備，乃按來自於兩份即期出租船舶合約預期可得之經濟收益，減去兩艘好望角型船舶之長期租入船舶合約下之固定成本計算。於報告日，船務相關開支已包括**7,087,000**美元之船租租金之虧損撥備。

本集團已由一位租船人收取一項**3,149,000**美元收入，作為上述一艘租入之好望角型船舶於租船期間未屆滿前提前交回船舶而收取之賠償金，並已將該項收入包括於其他經營收入之內。

本集團船隊每天平均之相對期租租金如下：

	二零一一年 第四季 美元	二零一零年 第四季 美元	二零一一年 美元	二零一零年 美元
好望角型	9,594	82,551	35,532	83,678
超巴拿馬型 / 巴拿馬型	16,219	26,473	19,660	28,982
超級大靈便型 / 大靈便型	18,309	24,803	21,224	25,131
平均	17,662	28,270	21,785	29,102

船務相關開支由二零一零年之**131,037,000**美元上升至二零一一年之**149,047,000**美元。開支上升由於較高之船員開支及因擴充自置船隊而備件及消耗品成本之增加，及年內主要於若干航租合約而產生之較高燃油開支，及部份因一艘租入船舶合約屆滿後船租付款下調所抵銷。二零一一年之平均營運中自置船舶數目增加至三十四艘船舶，對比二零一零年之二十八艘船舶，而平均營運中租賃船舶數目則由二零一零年之五艘船舶減至二零一一年之四艘船舶。

由於二零一一年九月歐元區國債危機惡化導致全球主要股市急跌及於年底仍處於低位，本集團於年內之經營業績亦受到年內自置船舶及建造中船舶之減值虧損**25,427,000**美元（二零一零年：**74,033,000**美元），及已確認之**5,699,000**美元（二零一零年：**351,000**美元）投資組合公平價值虧損之負面影響，公平價值虧損主要來自香港上市之股本證券。

年內之折舊及攤銷為**51,609,000**美元，對比去年為**43,154,000**美元。增加之原因主要由於本集團自置船隊之擴充及最近交付自置船舶之合同價格相對較高。

年內，財務成本由二零一零年之**5,538,000**美元上升至二零一一年之**7,223,000**美元。財務成本上升乃由於自置船舶數目增加，而就近期交付之自置船舶所協議之貸款邊際利率較舊有貸款安排較高。

財務回顧

年內，在多項船舶按揭貸款之融資，及抵銷以現金支付用作交付四艘新增船舶之部份融資及就新造船舶支付分期款項後，本集團於二零一一年十二月三十一日之股本及債務證券、銀行結存及現金總值減少至263,701,000美元（二零一零年：264,922,000美元），而本集團之銀行借貸則增加至579,674,000美元（二零一零年：555,667,000美元）。

於二零一一年十二月三十一日，資本負債比率為39%（二零一零年：38%），此比率乃以負債淨值（計息債務總額減股本及債務證券、銀行結存及現金）除以權益總值計算。計及本集團持有之現金、可出售股本及債務證券，以及可供動用之信貸，本集團有足夠財務資源以應付其債項承擔及營運資金之需求。

年內，新增之自置船舶及建造中船舶之資本支出為149,081,000美元（二零一零年：221,580,000美元），而其他物業、機器及設備之資本支出則為2,337,000美元（二零一零年：2,289,000美元）。

於二零一一年十二月三十一日，本集團已訂立合同但未撥備之資本支出承擔總金額於扣除已付訂金後約為157,325,000美元（二零一零年：301,204,000美元），此金額為本集團以35,000,000美元及16,221,000,000日圓（二零一零年：81,500,000美元及29,301,000,000日圓）之總合同價格購入五艘（二零一零年：九艘）新造船舶未支付之資本支出承擔。

上述之資本支出承擔包括以17,685,600美元及1,929,798,000日圓作為代價訂立合同出售予一位第三者之一艘新造超級大靈便型船舶，而該船舶之原定成本為17,500,000美元及1,910,500,000日圓，預期交付日期為二零一二年八月。

其他重要事項

有關最近刊發之年報內所述，本公司之附屬公司與Parakou Shipping Pte Limited（「Parakou」）就不履行租船合約事宜而於倫敦及香港進行之法律程序，以下為法律程序之最新情況：

位於倫敦之仲裁委員會於二零一零年八月發出及公佈其第一仲裁裁決書，指本公司之附屬公司Galsworthy Limited（「Galsworthy」）與Parakou之間存在有約束力之合同，而Parakou拒絕接收交付之船舶，乃屬毀約。仲裁委員會裁定Galsworthy有權向Parakou收取二百七十萬美元作為部份損失之賠償。Parakou並無就此裁決作出上訴。於二零一一年三月十八日，Parakou於新加坡進入自願清盤程序。仲裁委員會於二零一一年五月發出其第二仲裁裁決書，裁定Galsworthy因Parakou對租船合約之毀約而有權獲得三千八百六十萬美元連同相關利息與費用，作為其法律上所允許之損失賠償。

另一方面，Parakou於香港對本公司之附屬公司所提出之法律行動已於二零一一年四月被撤銷。除於二零一零年十一月發還予本集團為數四千二百九十萬美元之大部份擔保金外，香港高等法院原訟法庭之芮安牟法官更於二零一一年五月下令發還保存於香港高等法院之一百五十萬美元擔保金。該筆擔保金已於二零一一年六月收回，而法律程序亦已全部完成。

由於Parakou現已進入自願清盤程序，管理層認為收回四千一百三十萬美元之裁決金額連同相關利息與費用之機會並不肯定，而收回之可能仍屬極具挑戰性，該等索賠金額將不會被計入本集團之財務報表內。儘管以上所述，Galsworthy將會繼續向Parakou及相關之個別人士與團體執行該裁決。

本集團之一艘租入好望角型船舶，以五年期租租船合約出租予Korea Line Corporation（「KLC」），該合約於二零一四年屆滿。於二零一一年初，KLC於韓國申請接管保護，並於二零一一年二月十五日獲得首爾中央地方法院批准。KLC自二零一一年二月起已停止支付船租租金，並於二零一一年三月向本集團提交終止期租租船合約之通知。繼後，本集團於二零一一年三月向首爾中央地方法院提出向KLC就未付之船租及提前終止期租租船合約所造成之損失及虧損進行索償。一份協議已於二零一一年七月達成，以確認責任及確定賠償之性質及數額，其中包括提前終止期租租船合約損失三千七百七十萬美元之虧損。此協議之條款已於二零一一年八月獲得韓國法院批核。於二零一一年七月二十九日KLC之接管人提出一份復興計劃，尋求債權人批准及韓國法院確認。於二零一一年九月二十三日舉行之債權人會議上，該計劃未獲得債權人之支持，但其後經再投票後，於二零一一年十月十四日獲得債權人同意及韓國法院確認。就於無抵押之索償，計劃包括由二零一二年至二零二一年期間以現金付款償還部份欠款，及將餘下之欠款轉換為KLC之股權。

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。

於二零一一年十二月三十一日，本集團擁有三十五艘自置船舶，其中包括兩艘現代化之超巴拿馬型船舶、兩艘現代化之巴拿馬型船舶、三十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。

於二零一一年十二月三十一日，除自置船舶外，本集團亦營運四艘租賃船舶，其中包括兩艘好望角型船舶及兩艘超級大靈便型船舶。

繼截至二零一一年十二月三十一日止季度後，一艘新造之超級大靈便型船舶已於二零一二年二月十七日交付予本集團，並已命名為「**Jin Ze**」。

船隊之詳情

截至二零一一年十二月三十一日止年度後及至二零一二年二月二十七日船隊之詳情如下：

	船舶數目						總計
	營運中			新造船舶 / 新租賃船舶			
	自置	租賃	小計	自置 ¹	租賃	小計	
好望角型船隊							
於二零一二年一月一日及 二零一二年二月二十七日	-	2	2	-	-	-	2
超巴拿馬型船隊							
於二零一二年一月一日及 二零一二年二月二十七日	2	-	2	-	-	-	2
巴拿馬型船隊							
於二零一二年一月一日及 二零一二年二月二十七日	2	-	2	-	-	-	2
超級大靈便型 / 大靈便型船隊							
於二零一二年一月一日	31	2	33	3	-	3	36
交付之新造船舶	1	-	1	(1)	-	(1)	-
於二零一二年二月二十七日	32	2	34	2	-	2	36
靈便型船隊							
於二零一二年一月一日及 二零一二年二月二十七日	-	-	-	1	-	1	1
船隊總數							
於二零一二年二月二十七日	36	4	40	3	-	3	43

附註：

- ¹ 包括本集團於二零一二年二月二十七日已訂購之三艘新造船舶，並預期一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。

根據本公司之最佳估計，於二零一二年二月二十七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	二零一二年	二零一三年
好望角型船隊	覆蓋率	%	32	-
	所覆蓋之營運日數	天	236	-
	每天之相對期租租金	美元	10,748	-
超巴拿馬型 / 巴拿馬型船隊	覆蓋率	%	42	25
	所覆蓋之營運日數	天	615	360
	每天之相對期租租金	美元	26,319	38,200
超級大靈便型 / 大靈便型船隊	覆蓋率	%	49	20
	所覆蓋之營運日數	天	6,007	2,530
	每天之相對期租租金	美元	22,108	32,763

租賃船隊 – 相對期租租金成本：

		單位	二零一二年	二零一三年
好望角型船隊	營運日數	天	732	466
	每天之相對期租租金成本	美元	40,750	42,591
超級大靈便型船隊	營運日數	天	457	300
	每天之相對期租租金成本	美元	31,569	36,000

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、經營開支變動包括燃油價格、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、海盜事故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

在中國減少政府之刺激經濟方案、加強致力打擊通貨膨脹及限制貸款以達致國內房地產市場降溫等措施下，貨運市場於二零一一年內持續不斷地疲弱。吾等預期於二零一二年，當吾等進入眾多新造船舶交付的關鍵時期時，貨運市場仍具挑戰性。

於二零一二年，船舶供求之不平衡將仍是主要議題。舊船舶拆卸於二零一一年有所增加，但數目依然不足以對貨運市場作出正面支持。過剩之船舶建造能力仍會是一個風險。

歐洲國債危機近期之進展顯示情況有所緩和，但吾等相信不穩定因素仍然存在；美國經濟看來比之前較好，但經濟增長依然疲弱。亞洲經濟增長亦表現出有些弱點，因此吾等已能察覺到某些亞洲政府已稍為放寬貨幣政策。雖然整體環境處於貨幣寬鬆及低利率下，全球貸款人對借出貸款仍然非常審慎。由於對投資之信貸有限，經濟增長將仍是脆弱。較低經濟增長從來對航運業並無益處，在船舶供應及船舶建造能力嚴重過剩及需求增長低迷的背景下，現今之航運市場更具挑戰。

於二零一一年後期，吾等揭露一宗有關一間中國主要船務公司拒付船租及和解協議金額之違約事件。吾等已採取法律行動及根據該等仲裁裁決書成功討回吾等應有之權利及賠償。吾等已根據該等仲裁裁決書於二零一二年初收取全部欠付之租金、和解金額及相關利息，吾等對此同一公司仍有未收取之索償，吾等計劃於適當時間進一步收回欠款。然而，於如此惡劣之營運環境下，吾等因此預期日後會有更多公司違約及交易對方之風險仍會上升，但吾等將繼續採取合適之法律及商業行動，以強制履行每份合約之合約責任，及根據合約條款實踐商業道德。積極來看，對於過往年內留存儲備者，日後會有考慮收購資產之機會，但吾等預期市場上可供購買之航運資產品質參差，必須進行細心之實質審查後作出選擇性購買。

吾等仍察覺全球經濟前景進一步不穩定，尤其是傳統消費及投資模式已被嚴重擾亂之美國及歐洲。於持續增長之貨幣供應下，通貨膨脹壓力繼續成爲主要風險。吾等相信此等不穩定及不協調之宏觀及行業背景於日後可能惡化及變得更加複雜，而吾等將繼續作自我提醒，往後光景可能轉壞，並將繼續以「謹慎模式」經營業務。

由於吾等所見經濟及工業出現之矛盾徵兆，爲確保本公司長遠之成功，吾等將繼續以謹慎及靈活之心態營運，維持一支一級現代化之船隊以服務本公司之客戶，與有信譽交易對方合作以尋求穩健之收入，並透過減低債項以進一步強化本公司之財務狀況等爲吾等之首要重點。

刊登財務資料

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

承董事會命

主席
吳少輝

二零一二年二月二十八日



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