

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，概不會就因本公告全部或任何部分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。

太平洋航運集團有限公司*

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號: 2343)

2013年第一季度交易活動公告

摘要

太平洋小靈便型乾散貨船於第一季度的租金表現較疲弱的市場優勝
自2012年9月起已購買九艘二手乾散貨船
預期乾散貨船市場於2013年整體上持續疲弱
主要策略性目標為以吸引的價格擴充乾散貨船的核心船隊
太平洋拖船藉於澳洲增持OMSA股權及計劃於紐卡斯爾開展業務而繼續擴充

太平洋乾散貨船

- 於2013年第一季度，我們的小靈便型乾散貨船的11,040收租日錄得按期租合約對等基準的日均租金8,820美元
- 相比之下，市場今年的走勢與去年的情況相若，小靈便型乾散貨船於第一季表現疲弱，現貨市場日均租金錄得6,530美元(淨值)，其後逐步回升至第二季度現時水平
- 波羅的海乾散貨綜合指數(BDI)下跌至1986年以來的最低季度平均水平
- 於2013年餘下三個季度的小靈便型乾散貨船22,970收租日中，50%已按日均租金9,500美元(淨值)獲訂約
- 我們的已訂約租金較現貨市場租金為高，突顯了我們的船隊規模及以貨運作為重心的乾散貨船業務模式所具備的持續牢固價值
- 我們預期乾散貨船市場於2013年整體上持續疲弱，但市況會隨季節因素而有所不同
- 全球小靈便型乾散貨船船隊於第一季度的運力並無淨增長
- 船齡五年的小靈便型乾散貨船的價值由2012年下半年起輕微上升至17,000,000美元
- 自2012年9月以來，我們已購買九艘二手乾散貨船，並以長期租賃形式租入10艘貨船
- 我們正在發掘更多購買及租賃全新及二手貨船的機會
- 我們持有大量現金及保持低資本負債比率，故處於可以具吸引力的價格擴充核心船隊的有利位置
- 我們現時營運143艘小靈便型乾散貨船及50艘大靈便型乾散貨船；另外16艘新建造貨船(包括10艘自有及6艘租賃)預計主要於2013年至2014年加入我們的核心船隊

太平洋拖船

- 我們增持於合營公司OMSA之股權，反映我們對OMSA於澳洲離岸天然氣行業之業務的信心；另一方面，我們正在落實於紐卡斯爾開展港口拖船業務的計劃
- 我們將於拖船和駁船運輸項目以及新港口拖船服務方面，繼續為太平洋拖船尋找發展及續約機會

融資

- 我們已就四艘於日本建造的乾散貨船取得12年期的85,000,000美元日本出口信用融資貸款，該等貨船將於2014年中前交付

太平洋乾散貨船

市場回顧

貨運市場概要

於第一季度，我們專注經營的小靈便型及大靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金分別為6,530美元及7,680美元（淨值）。貨運市場的走勢與去年的情況相若，租金於第一季度的表現疲弱，其後逐步回升至第二季度現時水平（見圖A）。

乾散貨運市場主要因較大型乾散貨船分部的貨船持續供應過剩而受壓，整體市況持續低迷。

於第一季度，小靈便型及大靈便型乾散貨船的日均租金再次超越較大型的好望角型乾散貨船（其日均租金下降至5,760美元），反映由於較小型及較多功能的貨船種類運載更廣泛小宗散貨以及受惠於更利好的供應基本因素，因而獲得貨運市場相對較大的支持。

第一季度的波羅的海乾散貨綜合指數(BDI)較去年同期下跌8%至796點，為自1986年以來的最低季度平均水平。

需求發展重點

儘管季節性天氣變化及中國春節假期期間國內交易活動減少影響年初的貨運流量，然而所導致的貨運租金跌勢相對最近數年已較溫和。

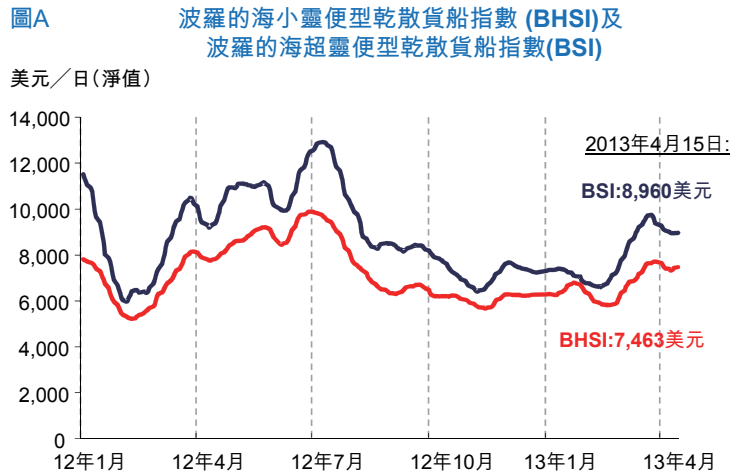
然而，春節假期過後交易活動恢復，中國儘管於第一季度的鐵礦石進口量按年並沒有增長，但首兩個月內的中國煤炭及小宗散貨進口量則顯著增長，分別較去年同期高出34%及14%。

全球船隊發展

儘管新建造貨船的交付量於1月隨季節影響回升，但在所有四個乾散貨運分部以運力計的交付量於2012年下半年開始減少，並於2013年持續。與去年同期的30,000,000噸相比，2013年第一季度新建造貨船的交付量為18,000,000噸。

季內乾散貨船整體報廢量為7,000,000噸，佔現有船隊之1%。相比另外三個乾散貨船分部，我們專注經營而船齡相對較高的25,000至40,000載重噸小靈便型乾散貨船的全球船隊繼續受惠於較高的報廢量。

由於報廢量抵銷交付量，故全球的小靈便型乾散貨船船隊運力於第一季度並無淨增長。乾散貨船船隊的運力淨增長則為1.6%，與去年的3.4%比較顯著減少。我們預期，若貨運市場持續疲弱，預期將於2013年一直維持這增長趨勢。



資料來源：波羅的海交易所，於2013年4月15日的數據

訂單

最新公布的小靈便型乾散貨船訂單為17%，而去年同期為25%。整體乾散貨船訂單量同樣減少至18%。

於1月1日，101,000,000噸的乾散貨船運力（佔現存訂單74%）預期於2013年內交付，但我們認為全年的實際交付量將較預期的訂單少約30%。

儘管其他乾散貨船的訂購量不多與2012年的克制情況相若，但好望角型乾散貨船之新建造貨船訂單數目卻出乎意料地大幅增加。

貨船價值

Clarksons估計船齡五年32,000載重噸的指標小靈便型乾散貨船的現值由2012年下半年大部分時間的16,000,000美元的價值水平輕微上升至17,000,000美元。

船東因認為市場臨近週期低位而不願意出售貨船，導致近期買賣市場可供出售的貨船減少。此外，日圓貶值推高了以日圓計值的貨船租金及船東以日圓融資的貸款相對資產值比率，為日本船東紓解一定程度的壓力。

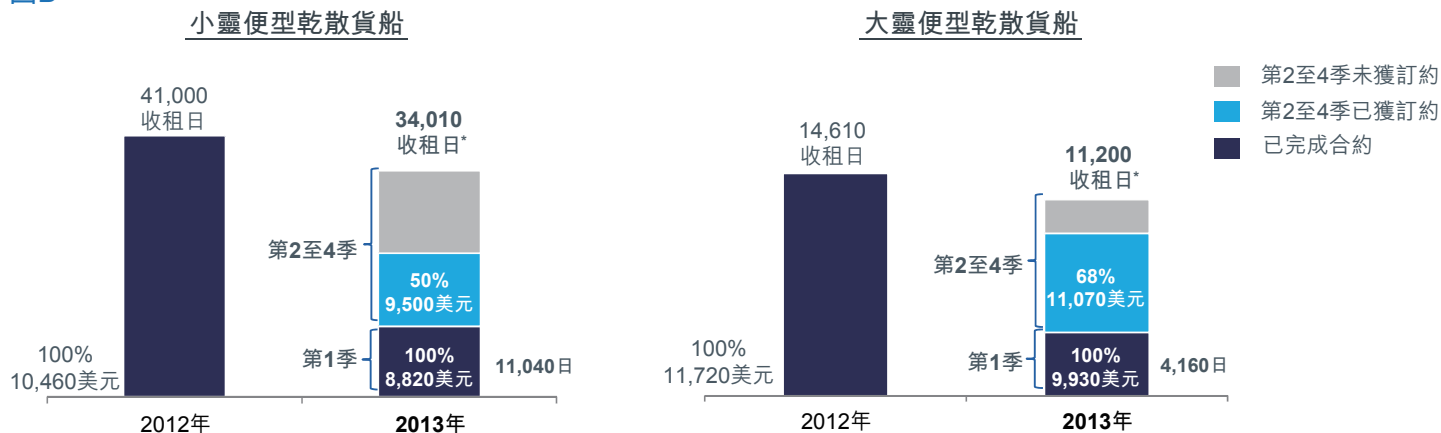
縱使部分財務機構有意提供更多新融資額，但船務銀行提供的傳統債務融資仍然有限。

乾散貨船分部活動概要

於2013年第一季度，我們的小靈便型乾散貨船的11,040收租日錄得按期租合約對等基準的日均租金8,820美元。

於4月15日，於2013年餘下三個季度的小靈便型乾散貨船22,970收租日中，50%已按日均租金9,500美元（淨值）獲訂約（見圖B）。

圖B



於2013年4月15日

* 2013年之已訂遠期貨運合約並不包括以與指數掛鈎的浮動租金租入貨船之相關收租日數

我們的已訂約租金較第一季度現貨市場日均租金為高，突顯了我們的船隊規模及以貨運作為重心的乾散貨船業務模式所具備的持續牢固價值。

我們於9月份重返市場購買貨船，當時貨船價格已回落至上一個高增長週期開始前的水平；自此，我們已購買九艘二手乾散貨船，包括七艘小靈便型乾散貨船及兩艘大靈便型乾散貨船，而當中六艘已獲交付，餘下三艘將於本年度中旬加入我們的自有船隊。我們亦以三年或以上的長期租賃形式租入10艘貨船。

我們正在發掘更多購買及租賃全新及二手貨船的機會。儘管合適貨船的供應仍然緊絀，但我們擁有穩健的資產負債表及現金狀況，並從過去數月我們購買貨船的情況顯示，我們仍然處於能把握市場上公開及非公開的商機的可利位置，以具吸引力的價格擴充我們的核心船隊。

我們最近增加的貨船，部分是以長期及短期租賃形式租入的貨船。在目前這個充滿挑戰的市況下，船東均期望將貨船租予如我們般高質素及具有雄厚財務實力的租賃交易對手，因此我們處於有利位置租入貨船。

我們現時營運143艘小靈便型乾散貨船及50艘大靈便型乾散貨船；另外16艘新建造貨船（包括10艘自有及六艘租賃）預計主要於2013年至2014年加入我們的核心船隊。

太平洋拖船

由於正值澳洲季候風交替期，故預期季節性天氣因素會影響我們拖船船隊於第一季度的僱用情況。然而，澳洲石油及天然氣行業的整體業務量繼續支持太平洋拖船離岸拖船船隊獲得穩定僱用，而港口拖船業務目前亦受惠於近期的市場增長及我們增加的市場佔有率。

如2月28日所公布，我們增持於合營公司OMSA之股權至50%，反映我們對OMSA於澳洲離岸天然氣行業之業務前景的信心；而我們亦正在落實於2013年中旬在紐卡斯爾港開展港口拖船業務的計劃。

融資

我們已於4月2日公布取得一筆12年期的85,000,000美元日本出口信用融資貸款，為已簽訂購買及將於2014年月中旬之前交付的四艘於日本建造的乾散貨船提供融資。我們經常尋找認為對股東有利的融資機會，而這項融資標誌著於我們致力擴充自有船隊時，可為購買四艘優質貨船而獲得附帶利好還款條款之長期日本出口信用融資的機會。

展望

市場展望

我們預期乾散貨船市場於2013年整體上持續疲弱，但市況會隨季節因素而有所不同。我們預料小靈便型及大靈便型乾散貨船的現貨租金將適度上升至5月，其後市場於北半球夏季時會轉趨疲弱。預期新建造貨船的交付量將於下半年度減少，加上貨運需求回穩，預期夏季過後的租金將會回升。

儘管乾散貨品需求很可能保持與去年相若的穩健水平，但市場仍需要一段時間消化近年來因大量新建造貨船交付而導致較大型乾散貨船供應過剩的問題，以及穩步復甦。

由於澳洲多項大型的離岸項目展開建設工程，部分項目亦進入設計階段，加上澳洲的海運進出口業務支持僱用港口拖船的工作，我們預期澳洲對拖船服務的需求於中期內維持穩健。

業務策略

我們於2013年對太平洋乾散貨船定下之主要策略性目標為繼續以具競爭力的價格購買小靈便型及大靈便型乾散貨船，以及在擴充我們核心船隊的同時，亦開拓我們乾散貨船業務的客源及貨運組合。

隨著我們擴充高質素的自有及租賃乾散貨船船隊規模，我們將具備更優越的條件繼續向客戶同時提供具競爭力的貨運租金及靈活的貨船調配，以確保提供可靠及準時的全球性服務。

為配合我們最近對OMSA及澳洲離岸天然氣行業作出的更大的承擔及計劃將港口業務擴展至紐卡斯爾港，我們將於拖船和駁船運輸項目以及新港口拖船服務方面，繼續為太平洋拖船尋找發展及續約機會。

本集團仍然對其業務模式、團隊、架構和穩健的資產負債表抱有信心。長遠而言，我們透過提供國際級服務、帶來持續增長及提升股東價值的能力。

船隊

於2013年4月15日，本集團的船隊(包括新建造貨船)共有261艘船隻。核心乾散貨船船隊的平均船齡為6.2年。本集團目前已承諾的船隊組合如下：

	已交付		已訂購的新建造貨船		合計
	自有	租賃 ¹	自有	租賃	
乾散貨船船隊					
小靈便型	39 ²	104	6	5	154
大靈便型	7 ³	43	4	1	55
超巴拿馬型	1	1	—	—	2
乾散貨船總數	47	148	10	6	211
拖船船隊					
拖船	31	4	—	—	35
駁船	6	1	—	—	7
其他太平洋拖船 ⁴	1	1	—	—	2
拖船船隻總數	38	6	—	—	44
滾裝貨船船隊	6	—	—	—	6
總計	91	154	10	6	261

附註：

- 1 已交付之乾散貨船租賃船隊包括13艘融資租賃貨船及135艘經營租賃貨船，當中亦包括租賃期較短的非核心貨船
- 2 包括一艘將於2013年第三季末前加入自有船隊的二手貨船
- 3 包括一艘將於2013年第二季加入自有船隊的二手貨船
- 4 其他太平洋拖船包括一艘由本集團擁有50%權益的自有添油船及一艘租賃之客輪／補給船



www.pacificbasin.com

關於我們 > 船隊 > 船隊資料下載

自2012年12月31日起太平洋航運船隊的發展

承董事會命
公司秘書
莫潔婷

香港，2013年4月18日

於本公告刊發日期，本公司之執行董事為唐寶麟、Mats Henrik Berglund、Jan Rindbo、Andrew Thomas Broomhead、王春林及Chanakya Kocherla，本公司之獨立非執行董事為Robert Charles Nicholson、Patrick Blackwell Paul、Alasdair George Morrison及Daniel Rochfort Bradshaw。

股東及投資者務請注意，此份截至2013年4月18日止期間之交易活動最新公告，乃根據本集團的內部記錄及管理賬目編製，並未獲外聘核數師審閱或審核。本公司謹此提醒股東及投資者，不應過分依賴本交易活動最新公告，及務請彼等於買賣本公司股份時審慎行事。