

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，並明確表示概不就因本公布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。

股東及投資者務請注意，此份截至2017年10月12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，不應過份依賴本交易活動最新公告，並務請彼等於買賣本公司股份時審慎行事。

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)

2017年第三季度交易活動公告

乾散貨運指數於2017年大部份時間的走勢與去年相若，但升幅較顯著。在年初的傳統淡季後，第二季度的指數表現轉強，但年中的季節性回落影響了第三季度的表現。

在主要商品均有較強勁的需求增長下，本季度最後數週的租金顯著上升。然而，由於訂立貨運租約與完成航程間存在時差，加上第四季度的收租日大部份已訂立租約，強勁的現貨租金對我們2017年的業績影響輕微。

太平洋航運貨船表現按年顯著改善

本集團於第三季度錄得小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均租金(淨值)分別為8,130美元及9,350美元，與2016年同期比較分別上升了15%及27%。

年初至今的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均租金(淨值)則分別較2016年同期上升25%至8,010美元及41%至9,060美元，表現較波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船現貨指數分別高出19%及8%。

於10月10日，我們就2017年最後一季所訂租約如下：

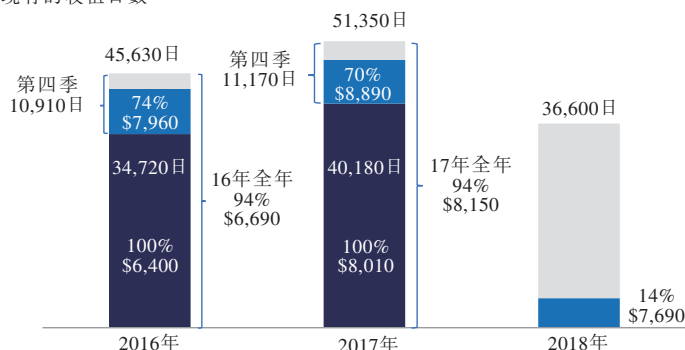
- 現有的11,170的小靈便型乾散貨船收租日中，70%已按日均租金約8,890美元(淨值)訂約
- 現有的5,750的超靈便型乾散貨船收租日中，79%已按日均租金約10,600美元(淨值)訂約

我們目前就2018年所訂租約如下：

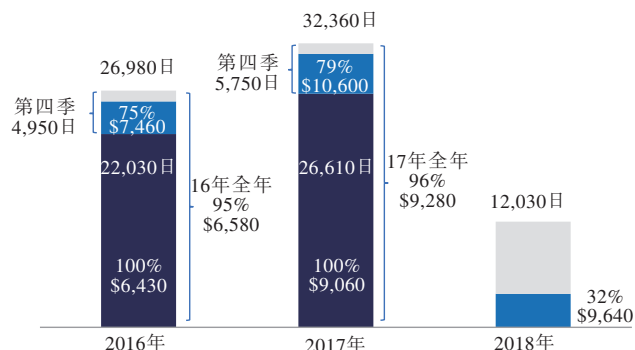
- 現有的36,600的2018年小靈便型乾散貨船收租日中，14%已按日均租金約7,690美元(淨值)訂約
- 現有的12,030的2018年超靈便型乾散貨船收租日中，32%已按日均租金約9,640美元(淨值)訂約

小靈便型乾散貨船

現有的收租日數



超靈便型乾散貨船



■ 第一至三季度已完成 ■ 已訂約 ■ 未訂約

貨幣：美元

上圖為於2017年10月10日的數據

2016年數據為於2016年10月公布之資料

www.pacificbasin.com

客戶>我們的船隊

瀏覽我們於網頁的最新船隊資料

由於自有船隊擴大，再輔以短期租賃貨船，本集團小靈便型及超靈便型的運力較去年有所提升。市場租金自去年起改善，有利本集團主要營運開支是固定的自有及長期租賃貨船。但市況改善則增加了新租入的短期租賃貨船的開支。然而，不論市場環境高低，本集團基本上都能夠自該等短期租賃貨船中產生經營利潤。倘我們把這些短期營運活動的貨船收租日不計入總收租日數中，以及將其利潤反映至我們自有及長期租賃的核心船隊之按期租合約對等基準日均收入中，則我們重新計算的年初至今小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均租金將分別提升至8,120美元及9,650美元（儘管收租日數較少）。

於8月，我們承諾購入五艘現代化高效率的乾散貨船，並透過(a)向賣方發行新的太平洋航運股份；(b)透過配售股份籌集的現金；及(c)從現有現金資源提供資金。是項創新交易使我們能即時以股權融資，並提升我們的營運現金流、稅息折舊及攤銷前溢利及資產負債表。我們的船隊已於本季度獲交付五艘貨船中的三艘，另一艘將於本年度較後時間交付，而餘下一艘則會於2018年第一季度交付。

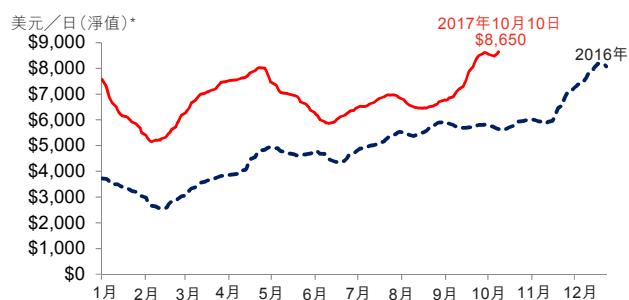
該等最新收購將使我們的自有船隊增至106艘，提升我們的超靈便型乾散貨船的自有對租賃比例，從而降低該等貨船的日均開支。

我們已於第三季度完成出售最後一艘拖船，從而完成退出非核心的拖船業務。

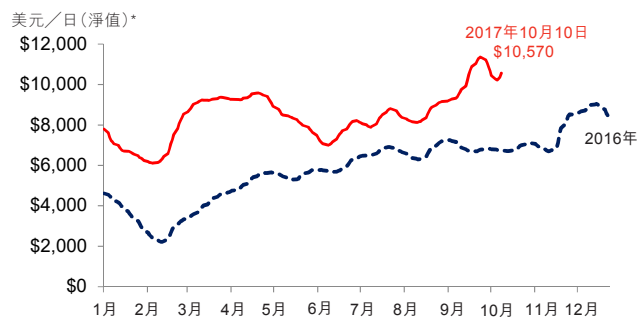
貨運市場繼續由低位改善

於2017年第三季度，小靈便型及超靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金淨值分別為7,000美元及9,070美元。受到年中季節性回落所影響，該等市場平均租金僅較第二季度分別改善1.5%及9%。然而，在貨運需求上升及市況自2016年的歷史低位進一步改善下，平均現貨市場租金年初至今上升51%及58%。

2016年至2017年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金



2016年至2017年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金



* 已扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所，於2017年10月10日的數據

Clarksons Platou 估計，上半年整體乾散貨運實際需求將較去年同期增長約4.5%，並估計貨運實際需求的全年增長率與去年同期比較，將會有超過5%的增長。

傳統的夏天淡季亦受惠於強勁的美洲穀物出口，包括來自巴西創第三季歷史新高的貨運量。

雖然太平洋地區的貨運租金不及大西洋地區，但其已回復至2011年第三季度的水平。鐵鋁氧石貿易量及中國的貨物（尤其為小宗散貨）進口量穩健增長，為太平洋地區貨運租金的升勢帶來支持，於1月至8月期間按年上升18%，為2013年以來的高位。新建造貨船的交付數目減少使集中於太平洋地區的新貨船供應情況得到舒緩。

船齡五年的指標小靈便型乾散貨船的估值維持於14,000,000美元，自年初至今上升8%，以及自2016年年初至今上升17%，Clarksons Platou對新建造的小靈便型貨船的估值為21,000,000美元，自年初至今上升8%。

由於鋼材價格上升，加上乾散貨船的設計因新規例而受到影響，船廠建造新船成本面臨上升壓力，使新建造貨船與二手貨船價格繼續存在顯著差距，亦因此繼續減低買家對新建造貨船的訂購意慾，年初至今雖然較大的好望角型及巴拿馬型分部有若干新船訂單，但小靈便型及超靈便型乾散貨船的訂單數目微不足道。

雖然新建造貨船交付量減少，但由於現貨市場情況改善令報廢數量減少，環球乾散貨運船隊年初至今的增長速度較去年同期高。

已就逐漸復甦的市場作好準備

市場自年初至今的改善令人鼓舞，我們繼續相信乾散貨運市場週期最壞的階段已過去。倘需求增長能夠保持，我們預期市場將逐步復甦，但過程中可能會出現一些波動。然而，全球船隊仍在擴充，新建造貨船訂單的風險及貨船航行速度可能加快等的不利因素仍然存在。為使市場繼續維持平衡及持續發展，市場需要更多時間，更多貨船報廢及更少新建造貨船訂單。

我們將繼續尋找能在現時資產價格及貨運市場盈利下可帶來合理回報的具吸引力二手貨船收購機會。我們擁有穩健的現金及淨負債比率水平、具競爭力的成本架構及自有貨船比例較高的船隊，均使我們就復甦的市場作好準備。

承董事會命

公司秘書
莫潔婷

香港，2017年10月12日

於本公告刊發日期，本公司之執行董事為唐寶麟及Mats Henrik Berglund，本公司之獨立非執行董事為 Patrick Blackwell Paul、Robert Charles Nicholson、Alasdair George Morrison、Daniel Rochfort Bradshaw、Irene Waage Basili 及 Stanley Hutter Ryan。



太平洋航運於今年9月獲Lloyd's List Global Award 2017頒發年度全球最佳航運公司獎項。