



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)

交易活動最新公告

持續週期性上升，二零零七年小靈便型乾散貨船收租日數中，36%已簽訂貨物合約

- 持續有跡象顯示乾散貨市場會維持自夏季以來之週期性上升。乾散貨船運費持續攀升－太平洋小靈便型乾散貨船現貨租金現時為每日20,250美元，Clarksons資料顯示小靈便型乾散貨船十二個月期租船泊租金現時為每日18,250美元。
- 就我們貨船(包括新建造及租賃貨船的購買選擇權)的公平市值對太平洋航運資產淨值的調整顯示，與本年迄今為止的資產價格升勢趨於一致。一艘五年的28,000重噸的小靈便型乾散貨船現時估計值28,000,000美元至29,000,000美元，於八月時價值約為26,000,000美元至27,000,000美元，於本年初價值約為21,000,000美元至22,000,000美元。我們的自有、長期租賃及代他方管理貨船的平均船齡為5.6年。
- 運費及貨船價值獲得持續強勁的貨運量支持。中國第三季鐵礦石進口較去年同期上升26%。中國第三季鋼材和水泥出口分別較去年同期上升173%及44%。
- 由於貨船報廢，全球老舊的小靈便型乾散貨船船隊本年迄今為止的按年計增長率低於0.5%，雖然整體乾散貨船只錄得低於7%的年增長率。
- 於九月，太平洋航運同意收購兩艘32,000載重噸、船齡為六年的二手小靈便型乾散貨船，以及出售及有期回租兩艘28,000載重噸、船齡為十一年的乾散貨船，從而按較低的額外成本更新船隊年齡及為集團二零零七年至二零零九年的收租日數每年增加約720日。於二零零六年十月底，集團的自有、長期租賃及代他方管理之小靈便型及大靈便型乾散貨船船隊(包括新造貨船)為72艘。

- 集團的預訂百分比及相對平均盈利如下：

貨船業務概要	單位	二零零六年 財政年度	二零零七年 財政年度
小靈便型乾散貨船			
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	百分比	94%	36%
收租日數	日數	16,327	19,073
每日期租合約對等基準	美元	15,060	15,100
大靈便型乾散貨船			
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	百分比	97%	74%
收租日數	日數	5,057	3,367
每日期租合約對等基準	美元	15,710	17,730

註：該等數字反映現有船隊和已簽約之額外二手及新訂造貨船：船隊任何未來擴充將會使該等收租日數增加。

因此，二零零七年我們小靈便型乾散貨船收租日數中64%及大靈便型乾散貨船收租日數中26%可受惠於日益鞏固的市場。

- 我們的股息政策維持派發本公司盈利的至少50% (二零零五年實際百分比：73%)。我們已於二零零六年九月六日向股東派發每股股息20港仙，我們預期二零零六年末期股息最低限度每股再額外派發20港仙。

整體乾散貨運市場：

自八月份的中期報告以來，乾散貨運市場於本夏季(傳統淡季)繼續有所改善。這主要是由於乾散貨的需求超越預期所致。於第三季，波羅的海乾散貨綜合指數由2964點上升33%至3944點，並於十月三十日處於4006點的水平。二零零六年第三季的平均水平3,593點，較二零零六年第一季的平均水平2440點高出47%，但第三季的平均水平卻較二零零四年第一季的平均水平低23%及較二零零五年低47%。市場表現強勁主要是由於中國的鋼材生產擴張及鐵礦石進口上升所致，於二零零六年一月至九月兩者分別較二零零五年同期上升22%。其他商品需求亦十分可觀：中國的鋼材出口於二零零六年一月至九月較二零零五年同期上升81%，水泥出口則上升87%，煤進口上升41%，凡此種種均使本集團的小靈便型和大靈便型乾散貨船業務得以受惠。此等強勁的貿易數字反映世界工業生產不斷增長，而中國於二零零六年一月至九月同比增長為16.9%。

在新交付貨船數目創歷史新高的背景下，整體乾散貨船船隊本年迄今為止錄得按年計增長6.7%，雖然日趨鞏固的運費數字反映此等新供應中大部分已迅速獲吸納。預期二零零七年及二零零八年的新交付數目將有所萎縮。大部分造船廠至二零零九年年尾之前的訂單已滿，因此我們預計除已預訂的貨船外，該期間將只會有很少量的小靈便型乾散貨船或大靈便型乾散貨船投入服務。

太平洋航運之小靈便型乾散貨船市場：

於二零零六年第三季度，新引入反映標準現代化28,000載重噸小靈便型乾散貨船現貨租金水平之波羅的海小靈便型乾散貨綜合指數(Baltic Handysize Index-BHSI)由每日15,853美元上升至每日21,436美元，升幅為35%。於十月三十日指數達到每日19,927美元的水平。

由於非主要散貨如水泥、鋼材及木材需求強勁，當中中國在原料進出口上扮演重要角色，小靈便型乾散貨船市場因而得以鞏固。IHC船隊80%營運所在地之太平洋市場於本期間錄得穩定增長，本集團貨船在太平洋市場現貨租金現時約為每日20,250美元。由於自遭遇卡特里娜颶風之後，美國海灣地區散裝貨運出口已回復至正常，大西洋市場(今年較早時段之租金水平較太平洋市場出現重大折讓)現已回升。大西洋市場現時得到美國海灣地區及南美地區穀物出口需求支持，貿易水平與太平洋市場相若。

由於現時市場興旺，今年較早時小靈便型乾散貨船報廢率上升之現象有所放緩，但由於全球小靈便型乾散貨船船隊相對較舊，故仍較乾散貨船市場其他貨船類別為高。據Clarksons之資料顯示，有47艘800,000載重噸之小靈便型乾散貨船於二零零六年一月一日至二零零六年十月二十日期間報廢，而二零零五年全年有15艘400,000載重噸之小靈便型乾散貨船報廢，二零零四年全年則有14艘合計300,000載重噸之小靈便型乾散貨船報廢。這亦導致全球小靈便型乾散貨船船隊本年迄今為止僅增長0.5%，加上貨船交付數目相對較少，更使得此一增長率維持在低水平。由於全球小靈便型乾散貨船船隊之船齡日益老化，36%之貨船船齡超過25年，加上新建造貨船訂單有限，小靈便型乾散貨船行業在可見未來之價格將繼續獲得支持。

太平洋航運的IHC聯營體繼續透過我們部署與客戶鄰近之辦事處網絡，在小靈便型乾散貨船業務的領域裏，專注向工業企業及乾散貨船散貨商品之最終用戶提供貨運服務。IHC為太平洋地區現代化小靈便型貨船行業之全球領先營運商之一，其主要競爭優勢在於其統一而龐大的高度現代化船隊，以及其提供可靠、優質和具靈活性之服務。在對我們的服務的強勁需求支持下，IHC的貨運量持續呈現增長。

目前為合約續約旺季，我們正朝著於今年年底前達到二零零七年有40-50%預訂合約之目標順利推進。我們現已就於二零零七年預計之19,073日收租日數(平均租金約為每日15,100美元，包括預計每日1,000美元之執行航程時的溢價)獲得約36%之預訂合約。我們亦已開始為二零零八年預計之20,130日收租日爭取預訂。IHC一小部分預訂合約透過小靈便型乾散貨船及大靈便型乾散貨船之遠期運費協議訂立。這使我們得以在實際獲得客戶的貨運訂單前為我們的船隊預先獲取預訂收入：於第三季度，我們經波羅的海交易所訂立首項小靈便型乾散貨船遠期運費協議，獲得二零零七年第一季度預訂合約租金每日總額20,000美元。該等遠期運費協議之合約租金構成未來估計每日租合約對等基準之一部分。

下表載列二零零六年之租金，反映截至十月底為止（計及我們可降低基本合約估值中的壓載時間能力）我們的實際收益及期望在完成執行航程後，在遠期合約租金上加上約每日1,000美元之溢價得出之估計數字。此一執行航程溢價已計入我們的基本合約估值內：

小靈便型乾散貨船業務概要

	單位	二零零六年 財政年度	二零零七年 財政年度
貨運承諾			
收租日數	日數	15,292	5,915
遠期運費協議淨額	日數	—	1,046
對等收租日數	日數	15,292	6,961
每日期租合約對等基準	美元	15,060	15,100
貨船承諾			
收租日數	日數	16,327	19,073
持倉淨額			
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	百分比	94%	36%

小靈便型遠期運費協議業務概要

	單位	二零零六年 財政年度	二零零七年 財政年度
已出售遠期運費協議	日數	30	1,046
已購買遠期運費協議	日數	—	—
已變現遠期運費協議淨額	日數	30	—
已出售遠期運費協議淨額	日數	—	1,046

太平洋航運之大靈便型乾散貨市場：

大靈便型乾散貨船運費於第三季亦呈現強勁升幅。波羅的海綜合指數的標準52,000載重噸超靈便型貨船的現貨租金於第三季上升25%，由每日22,907美元上升至每日28,685美元。中國水泥及鋼材出口以及東南亞煤炭和鎳礦石出口（所有此等貨物均為完全適合太平洋航運之現代化大靈便型乾散貨船船隊所運載之貨物類別）錄得龐大增長，使需求得以鞏固。出發自美國海灣地區的貨運量亦錄得上升，該地區的穀物和焦炭運載量於遭遇自卡特里娜颶風而中斷過後明顯已全面恢復。黑海地區出發之鋼材運輸量亦見增加以支持中東地區建設熱潮。

相關現貨市場之信心程度從遠期運費協議（FFA）市場獲得支持，二零零七年之遠期租金自六月底以來增加將近40%至十月三十日錄得每日24,625美元。

於二零零六年九月三十日，大靈便型乾散貨船市場（由40,000至60,000載重噸貨船組成）有1,464艘貨船運行中。自二零零六年一月一日以來淨增加61艘，預期年內餘下時間將額外交付最多達41艘。大部分新建造貨船屬於超靈便型類別（50,000載重噸以上）。同時，由於該類別貨船之船齡相對比較新，故此該類別之報廢程度相對較低（本年度截至現在為止約為200,000載重噸）。

太平洋航運透過IHX聯營體營運大靈便型乾散貨船。IHX聯營體繼續透過將旗下船隊65%以上的貨船調配至太平洋市場，充分利用IHC聯營體(小靈便型)的地區優勢。IHX船隊於期內穩步發展，我們已有97%於二零零六年預期5,057個大靈便型乾散貨船收租日中以及74%於二零零七年預期3,367個收租日中獲得預訂。我們預期透過安排合約檔期和現貨貨運以縮短我們的壓載時間，以及選擇性地擴充租賃船隊的規模，持續改善已簽訂收租日的盈利。

IHX致力打造與IHC相若的船隊組合，為客戶提供現代化、相對統一及裝備精良的貨船。IHX的平均貨船規模為50,000載重噸以上，船齡為5.5年。IHX乾散貨船船隊中有6艘「核心」長期租賃及自有貨船及另外24艘租賃年期最短為少於12個月之貨船。IHX不斷向其他船主推廣其聯營產品，與一名擁有多艘超靈便型現代化貨船之船主協定一項創新噸位供應合作形式，以及一直在與其他船東持續進行積極討論。

IHX有限度地利用遠期運費協議對沖於租賃實物貨船及承運實際貨物上所持有之倉盤。二零零七年遠期運費協議市場堅挺，使IHX船隊其中一部分得以按具吸引力之租金爭取預訂。該等遠期運費協議之合約租金構成未來估計每日期租合約對等基準之一部分。

下表所列之租金反映我們截至十月底之實際收益以及十一月份和十二月份之基本合約租金。

大靈便型乾散貨船業務概要

	單位	二零零六年 財政年度	二零零七年 財政年度
貨運承諾			
收租日數	日數	4,826	2,045
遠期運費協議淨額	日數	92	455
對等收租日數	日數	4,918	2,500
每日期租合約對等基準	美元	15,710	17,730
貨船承諾			
收租日數	日數	5,057	3,367
持倉淨額			
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	百分比	97%	74%

大靈便型遠期運費協議業務概要

	單位	二零零六年 財政年度	二零零七年 財政年度
已出售遠期運費協議	日數	1,513	910
已購買遠期運費協議	日數	1,269	455
已變現遠期運費協議淨額	日數	152	—
已出售遠期運費協議淨額	日數	92	455

新業務發展：

如我們於八月向股東發出之報告所述，我們正積極探索透過客戶之供應鏈－透過我們傳統港口對港口服務以外（特別是在中國及中東地區）的途徑向客戶提供更高價值。我們已建立專門在中國探索開發港口和相關基建項目之專責小組，該小組除負責其他項目外，正與一主要港口部門合作無間，計劃共同投資於一座新雜貨碼頭。

我們亦繼續與國內其中一家最大之發電公司發展關係，冀望長遠而言可參與其日後之國際燃煤貿易合作。

在中東，我們與富查伊拉 (Fujairah) 政府合資組建之合營公司現運作一艘小靈便型乾散貨船及兩艘大靈便型乾散貨船以承運富查伊拉與海灣北部港口之間之貨運，並已提供其服務範圍伸延至包括提供富查伊拉的碼頭設施。我們在迪拜之新辦事處作為我們在中東及南亞地區其他業務發展之基地。

我們將繼續逐一評估其他各項業務擴張機會。

船隊發展：

資產價格自我們八月份向股東發表報告以來繼續攀升。因此，我們認為自己非常幸運得以早著先機，以現時來說極為吸引之價格，動用從二零零五年出售及回租項目中撥出之資金收購十艘貨船。於九月，我們利用市場外機會進一步為我們船隊升級。如二零零六年九月十二日之公告所述，我們同意從同一賣方收購兩艘六年船齡之小靈便型乾散貨船。我們已與賣方協定將其中一艘貨船「Aries Forest」（將易名為「English Bay」）之交付時間由二零零六年十一月二十日推遲至二零零六年十二月二十七日。作為上述協定之條件，賣方於二零零六年十月三十一日提前交付「Ocean Melody」，較最初預定交付日期二零零六年十二月三十一日為早。於二零零六年九月十二日之公告中載述，我們同意出售及回租兩艘船齡最舊（平均船齡為11.5年）之自有貨船，預計該項交易將於二零零六年年底前完成。此項交易使我們得以充分受惠於這兩艘較舊貨船的強勁買賣市場，與此同時亦能透過訂立三年半的回租合約保留它們的盈利，從而為我們的IHC聯營體獲得最大的利益。

本公司於九月份已接收一艘新建造小靈便型乾散貨船並撥入本公司之租賃船隊。此外，另一艘小靈便型乾散貨船完成租賃任務並退出本公司之船隊。

我們的船隊中自有、長期租賃以及代他方管理貨船的平均船齡為5.6年。

於二零零六年十一月一日，於上述交易完成後，太平洋航運之船隊組合如下：

船隊發展

	貨船數目			總計
	自有	租賃	代他方管理	
小靈便型乾散貨船－營運中				
於二零零六年八月二十一日	22	29	2	53
新建造貨船交付	—	1	—	1
二手購入	2	—	—	2
租賃期屆滿 ¹	—	(1)	—	(1)
出售及有期回租 ²	(2)	2	—	—
於二零零六年十一月一日	<u>22³</u>	<u>31</u>	<u>2</u>	<u>55</u>
小靈便型乾散貨船－新建造貨船				
於二零零六年八月二十一日	9	3	—	12
新建造貨船交付	—	(1)	—	(1)
於二零零六年十一月一日	<u>9</u>	<u>2</u>	<u>—</u>	<u>11</u>
於二零零六年十一月一日之 小靈便型乾散貨船船隊	<u><u>31</u></u>	<u><u>33</u></u>	<u><u>2</u></u>	<u><u>66</u></u>
大靈便型乾散貨船－營運中				
於二零零六年八月二十一日 及二零零六年十一月一日 之大靈便型乾散貨船船隊	<u>2</u>	<u>4</u>	<u>—</u>	<u>6</u>
於二零零六年十一月一日 包括新建造貨船之船隊總數	<u><u>33</u></u>	<u><u>37</u></u>	<u><u>2</u></u>	<u><u>72</u></u>

1 「Eastern Star」之租賃於九月屆滿，該貨船已退出本公司之小靈便型租賃船隊。

2 出售及有期回租「Patagonia」及「Ocean Logger」之交易將於二零零六年年底前完成。

3 包括將於二零零六年年底前交付之「Aries Forest」（將易名為「English Bay」）。

請留意太平洋航運擁有購買選擇權，可購買該三十一艘租賃小靈便型乾散貨船中之二十五艘、兩艘租賃小靈便型新建造貨船，以及四艘租賃大靈便型乾散貨船中之兩艘。鑒於其各自之行使價遠低於各自現有市值，該等購買選擇權隱含本集團之重大未變現價值，此等選擇權亦讓本集團可於租約期屆滿時保持船隊和營運規模。

股息政策：

本集團於每個財政年度撥出不少於可供分派溢利之50%，以中期及末期股息形式作分派之股息政策維持不變。我們已於二零零六年九月六日向股東派發每股股息20港仙及我們預期將於二零零六年末期股息中進一步支付至少每股20港仙，即全年股息至少為40港仙。

承董事會命
行政總裁

Richard Hext

香港，二零零六年十一月一日

於本公告刊發日期，本公司之執行董事為*Christopher Richard Buttery*、*Richard Maurice Hext*、*Paul Charles Over*、*Klaus Nyborg*及王春林，本公司之非執行董事為李國賢及*Daniel Rochfort Bradshaw*，本公司之獨立非執行董事為*Robert Charles Nicholson*、*Patrick Blackwell Paul*、*The Earl of Cromer*及唐寶麟。

股東及投資者務須留意，有關截至二零零六年十月三十日止期間之交易活動最新公告，是根據本集團之內部記錄和管理賬目作基準，且並未經核數師審閱或審核。股東及投資者務必小心，以免不恰當地過度依賴這交易活動最新公告，且於買賣本公司股份時務須審慎行事。

* 僅供識別

請同時參閱本公佈於經濟日報刊登的內容。