

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。

股東及投資者務請注意，此份季度交易活動公告，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)

2020年第三季度交易活動公告

受中國乾散貨進口回升及強勁的全球穀物貿易量所帶動，我們於2020年第三季的貨船收入改善。乾散貨市場於第二季度遭受全球新型冠狀病毒防疫措施以及所引致的經濟放緩和淨供應增長偏高所重創，雖然新型冠狀病毒疫情仍存在相關的不確定因素，但其後因需求高於預期令乾散貨運市況持續改善。

市況向好，太平洋航運表現穩健

我們的核心業務¹於第三季度產生小靈便型及超靈便型乾散貨船的按期租合約對等基準日均租金(TCE)分別為8,000美元及11,200美元，較本年度上半年分別上升11%及12%。

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的按期租合約對等基準日均租金(淨值)於第三季度的表現較波羅的海小靈便型(BHSI²)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船現貨指數分別高出330美元及1,770美元，而過去12個月的表現則分別高出2,010美元及3,500美元。我們的優勢於第三季度內收窄，由於簽訂現貨貨運合約與其實際執行之間有時間差距，故有關情況於正在增長的貨運市場中甚為普遍。我們的超靈便型乾散貨船的表現尤其強勁，主要受惠於年初使用硫淨化器的明顯效益。

我們的營運活動¹於第三季度的3,700營運日數中獲得日均利潤760美元(淨值)，而過去12個月內的13,080營運日數中則獲得日均利潤1,500美元(淨值)。

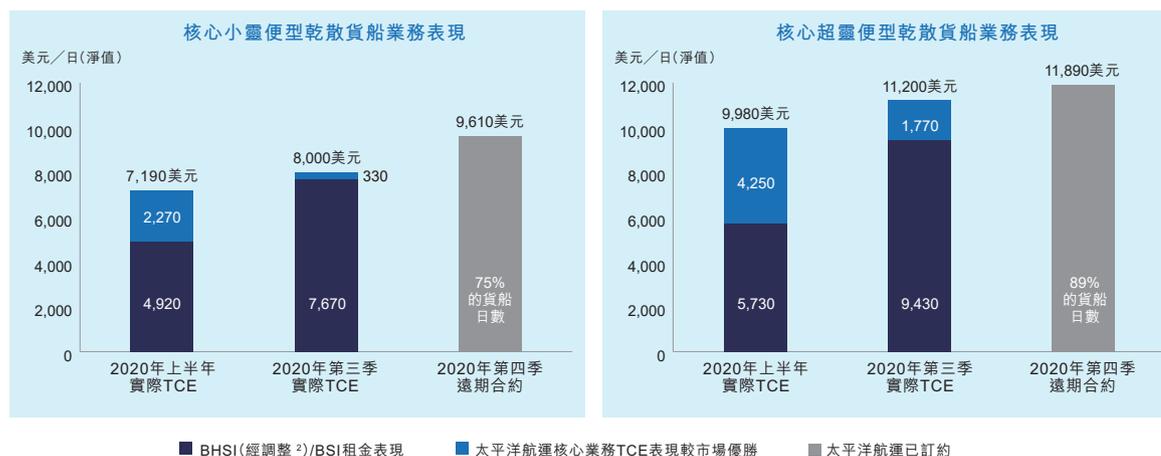
於10月12日，我們就2020年第四季度的核心業務所訂租約如下：

- 小靈便型乾散貨船之貨船日數中，75%已按日均租金約9,610美元(淨值)訂約
- 超靈便型乾散貨船之貨船日數中，89%已按日均租金約11,890美元(淨值)訂約

以上租金高於我們小靈便型及超靈便型乾散貨船於第四季度的估計收支平衡成本(包括一般及行政管理開支)。

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船於2021年的收租日數中，至今分別已有12%按日均租金約8,140美元(淨值)及26%按日均租金約10,870美元(淨值)訂約。我們的2021年遠期小靈便型乾散貨船貨運合約主要為逆航貨運。

我們的TCE租金表現有所改善



¹ 有關我們如何呈報核心業務(營運自有及長期租賃貨船)產生的按期租合約對等基準的收入以及我們的營運活動產生的利潤(以短期租賃貨船專門運載現貨產生利潤)的說明，請參閱我們的2020中期報告第10頁。

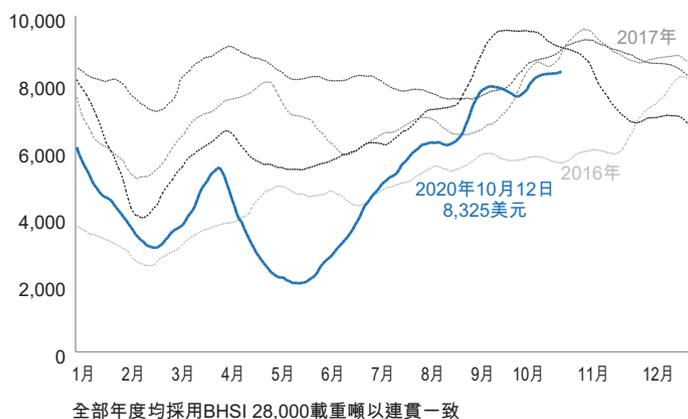
² 自2020年1月起，我們將本集團小靈便型乾散貨船的按期租合約對等基準的收入表現與新的38,000載重噸波羅的海小靈便型乾散貨船指數(根據我們的核心小靈便型乾散貨船船隊的平均載重噸作出噸位調整後)作比較。

* 僅供識別

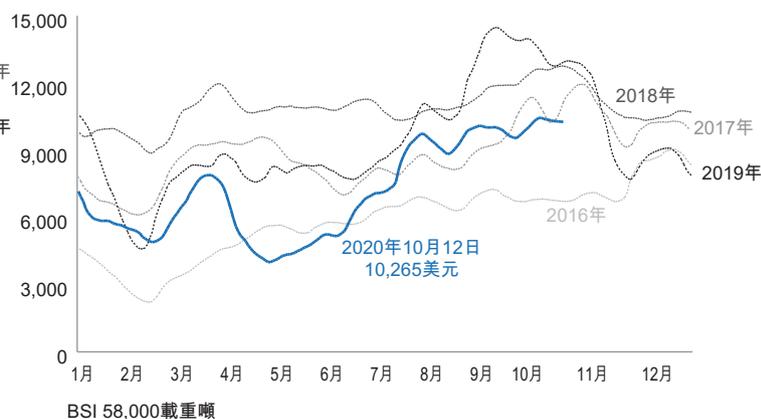
市場的復甦速度及力度高於預期

小靈便型 (BHSI 38,000載重噸 (經調整)) 及超靈便型乾散貨船 (BSI 58,000載重噸) 於2020年第三季度的現貨市場平均的日均租金淨值分別為7,670美元及9,430美元，較2020年上半年大幅改善56%及65%。

2016年至2020年小靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現



2016年至2020年超靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現



* 已扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所，於2020年10月12日的數據

預防新型冠狀病毒的措施 (以及所引致的經濟放緩) 和淨供應增長偏高的影響分別於5月及6月最為嚴重，乾散貨運市場於本年度上半年經營困難，其後因供需平衡明顯改善而受惠。

第三季度的乾散貨需求主要受中國乾散貨商品進口所帶動，其截至本年8月已按年增長8%，並於7月升至有可能是歷史新高水平的180,000,000噸 (包括一籃子六項小宗散貨錄得記錄新高的28,000,000噸)。乾散貨需求亦受惠於全球穀物及其他糧食類商品的強勁貿易，此等商品受整體經濟及工業活動的影響較小。煤炭則是唯一持續弱勢的主要商品組別，惟貿易量已經止跌及出現煤需求復甦的跡象。

穀物貿易規律出現了變化，例如上半年出口強勁的南美洲於第三季度被強勁的美國穀物出口所超越。另一個明顯的轉變則是中國鋼材出口減少而進口增加，因此令許多乾散貨船於最近數月集中於太平洋地區，在其他地區貨船供應相對減少的情況下，支持全球貨船租金回升。

供應增長開始放緩

由於監管變動，加上南亞地區的拆船廠早前礙於新型冠狀病毒疫情而停工，年初新建造貨船交付量大，令全球乾散貨船隊於本年度上半年高見4.4% (年度化) 的淨增長。我們預期船隊增長於下半年將因新建造貨船交付的速度減慢及報廢量上升而開始放緩，而Clarksons Research目前預測全球船隊2020年整年及2021年的淨增長將分別為3.3%及1.4%，略為放緩。

自南亞地區的拆船廠重開以來，報廢量由年初至今已增至1.7% (年度化)，但拆船數目仍相對較低及有進一步上升的空間。

乾散貨船總訂單量佔現時船隊6.5%，為數十年來最低，其中小靈便型及超靈便型乾散貨船的訂單量較少，分別為3.9%及5.4%。受到新建造貨船與二手貨船的持續價格差距，以及未來推行的環境法規 (以達到國際海事組織減少溫室氣體排放的進取目標) 對日後貨船設計帶來的不確定性影響，我們預期新建造貨船訂單仍然會維持於低水平。我們認為，現時訂購的新建造貨船之中，採用舊式燃油驅動技術的貨船的預期壽命將會較短，而新的貨船訂單將會更為保守，直至有關未來25年可使用的最理想新燃料及驅動概念的研究，以及市場採用這些技術的方式明朗化為止。

Clarksons對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值於本年迄今已下降13%，惟最近已隨着貨運租金的改善而開始回升。

乾散貨前景樂觀

儘管乾散貨運市場收入仍低於我們的期望，惟在疫情持續肆虐全球之際，貨運市場收入表現難得的韌性。我們相信最壞情況已經過去，而長遠前景樂觀，部分由於船隊淨增長將於未來數年放緩。儘管中美貿易關係持續緊張，但美國農產品出口銷售增加，尤其是出口到中國（其在非洲豬瘟疫情過後，豬隻數量正逐漸恢復），情況令人鼓舞。我們預期，雖然新型冠狀病毒疫情仍存在相關的不確定因素，貨船供應的減少及商品需求活動的增加將有助提高2021年的平均乾散貨貨運收入水平。

美國最近已宣布擬自2021年起終止美國與香港之間有關豁免國際航運收入徵稅對等待遇的雙邊協議。倘若我們在2019年需要為我們在美國水域的國際航運活動繳納美國航運稅，我們估計該稅項會減低我們當年的核心按期租合約對等基準的收入和營運活動利潤約每日150美元（在我們的總核心收租日數和營運日數之間分佈）。我們現正探討並冀冀得可把其對本公司的影響減至最低甚至消除的方案。

樂觀的前景及強健的流動資金，我們將恢復考慮擴展船隊的商機

我們於中期業績公布中披露的33,500,000美元已承諾借貸（以兩艘貨船為抵押）將於本月底前悉數提用，加上我們於6月取得的循環信用借貸，進一步鞏固我們的流動資金水平。

在新型冠狀病毒疫情大流行初期市況不明朗的情況下，我們暫停斥資購買貨船，隨著市場持續復甦，我們將恢復考慮收購大型優質二手貨船以擴展自有船隊的吸引商機。於第三季度，我們擁有117艘貨船，尚包括租賃貨船在內，則平均營運合共238艘小靈便型及超靈便型乾散貨船。於10月初，我們承諾出售一艘較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船，將於未來四周內交付。

有賴穩健的資產負債表、坐擁強大的內部技術支援的貨船船隊及具競爭力的成本架構，以及領先市場指數的實力，儘管新型冠狀病毒疫情仍存有相關的不確定因素，但我們已充份準備好把握2021年整體貨運市場狀況改善下的機遇。

船員換班持續具挑戰，我們繼續全力安排我們的船員回國

儘管新型冠狀病毒疫情造成嚴重干擾，各地均採取嚴格防疫措施，但港口和貨物裝卸活動大致上如常進行。我們已實施廣泛業務持續措施，而我們的業務在疫情期間一直全面運作，繼續為客戶提供無間斷的服務，整體上並無受阻。

然而，各地政府因應新型冠狀病毒疫情施加的限制繼續使船東難以讓船員換班及回家，導致數以萬計船員滯留船上，超出原本的合約期。為了讓船員與他們的家人團聚，我們不遺餘力，最近數月成功為大批船員換班並安排他們返國。我們繼續接觸各地政府及其他機構，大力促請他們制定可讓船員安全回國的解決方案。

太平洋航運員工及董事會成員再次由衷感謝和讚揚我們忠誠和優秀的船員，他們在耐心等待換班及回家的同時繼續堅守崗位，全力以赴，盡展專業精神和毅力。



承董事會命

公司秘書

莫潔婷

香港，2020年10月14日

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