

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。



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)

2014年第三季度交易活動最新公告

摘要

太平洋乾散貨船

- 乾散貨運市場於第三季持續疲弱，小靈便型乾散貨船市場租金於7月下跌至2009年2月以來的最低位
- 於第三季度，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每日5,910美元及8,430美元（淨值），按年下降21%及9%
- 雖然全球乾散貨船船隊的淨增長下降，但由於噸位供應持續過剩，加上印尼實施長期的出口禁令及中國的煤炭進口量減少，令貨運市場疲弱
- 我們的小靈便型及大靈便型乾散貨船第三季度的日均租金分別較市場高出46%及17%
- 我們的第三季度日均租金為：
 - 小靈便型乾散貨船的14,310收租日的日均租金為8,650美元
 - 大靈便型乾散貨船的5,260收租日的日均租金為9,840美元
- 儘管難以預測乾散貨運市場的發展趨勢，但我們已作好準備，通過嚴格控制營運成本、建立強大的貨運系統及於過去兩年內以歷史性的有利價格將我們的自有船隊擴充一倍
- 於2014年第四季度的小靈便型乾散貨船的11,580收租日中，76%已按日均租金9,250美元（淨值）獲訂約；而截至現時，2015年小靈便型乾散貨船的37,240收租日中，19%已按日均租金11,020美元（淨值）獲訂約
- 我們先前購買的二手貨船已獲全數交付，我們現時營運213艘乾散貨船（80艘為自有），另外34艘新建造貨船（18艘自有及16艘租賃）將於未來三年加入我們的核心船隊

太平洋拖船

- 由於石油及天然氣基建項目提供的僱用合約機會減少及港口業務量下降，我們的拖船服務繼續面臨加劇的競爭，對我們的離岸及港口拖船業務構成影響
- 我們正在把著眼點轉向專利港口服務以提供新設的港口拖船服務，並於最近取得了澳洲兩個港口的專利經營權
- 我們把未獲全面僱用的離岸拖船重新調配到中東，並已出售兩艘駁船，目前正在相應縮減我們位於紐西蘭及澳洲的離岸拖船業務規模

太平洋乾散貨船

市場回顧

貨運市場概要

雖然全球乾散貨船船隊的淨增長下降，但小靈便型乾散貨船的市場租金仍於7月下跌至自2009年2月以來的最低位。

小靈便型及大靈便型乾散貨船於2014年第三季度的現貨市場日均租金分別為每日5,910美元及8,430美元（淨值），按年下降21%及9%，以及較2014年第二季度的租金水平分別下降16%及1%（見圖A）。

乾散貨運市場疲弱主要由於噸位供應持續過剩，加上印尼實施長期的出口禁令及中國的煤炭進口量減少所致（見下文）。

較大型的乾散貨船市況最為嚴峻，巴拿馬型乾散貨船連續兩個季度的現貨市場日均租金低於大靈便型及小靈便型的租金。雖無直接關係，但較大型貨船欠佳的市場表現對我們專注發展的較小型貨船市場的租金構成壓力。

需求發展重點

R.S. Platou估計市場於2014年上半年對乾散貨運的需求按年增長6%。鑒於印尼對鐵鋁氧石和鎳礦實施長期的出口禁令及中國煤炭進口量下降這兩項主要因素，R.S. Platou最近將其於4月所估計的2014年全年需求增長由7.6%下調至4.8%。

印尼實施的鐵鋁氧石及鎳礦出口禁令繼續影響全球的小宗散貨貿易，因此Platou預料此等貿易於可見將來未能全面復甦，並認為短期內替代供應有限。中國已轉用澳洲及印度的鐵鋁氧石及菲律賓的鎳礦取代印尼的部分供應。Clarksons估計全球於2014年對鐵鋁氧石的貿易量將按年減少22%。

中國於2014年首八個月的小宗散貨進口量較去年同期下降8%，但如撇除鐵鋁氧石及鎳礦，則增長17%。

中國進口煤炭是較大型乾散貨船的主要收入來源，但由年初至今錄得顯著的3%需求量下降，主要由於中國水電輸出量於第三季度的高峰期間創下新高所致。由於煤炭價格下降，部分出口商不願割價傾銷，同時中國亦為繼續推動支持本土煤炭價格而限制進口，令海運貿易受到影響。

相反，隨著鐵礦石價格下降，中國進口量增加，大型的鐵礦石開採商提高出口量，為鐵礦石貿易帶來裨益。生產成本通常較高的小型鐵礦石出口商，則因定價太高而被市場淘汰，繼而減少若干以僱用較小型貨船運載鐵礦石的貿易。

全球船隊發展

由於新建造貨船的交付量減慢，即使第三季度的報廢量減少至佔全球現有營運中船隊的0.5%，但全球乾散貨船船隊於季內仍有0.9%的淨增長。全球的25,000至40,000載重噸小靈便型乾散貨船船隊於第三季度的淨增長為0.6%。

南美洲港口擠塞情況舒緩，因而增加了乾散貨船的運力供應。

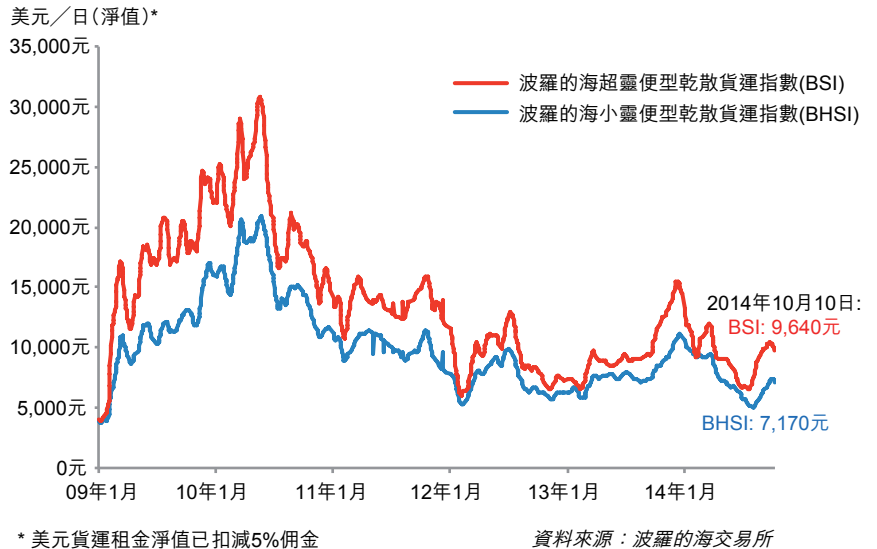
貨船訂單

第三季度的新建造貨船簽訂數目較第二季度減少一半，按年下降62%。好望角型及巴拿馬型乾散貨船市場佔訂單總數的比例較小宗散貨船市場為高。

於10月1日，已公布的小靈便型乾散貨船訂單量為23%，而去年同期為18%。整體的乾散貨船訂單量亦由去年同期的18%升至24%。

圖A

波羅的海小靈便型(BHSI)及超靈便型(BSI)乾散貨運指數



貨船價值

Clarksons現時估計船齡五年32,000載重噸的指標小靈便型乾散貨船的現值為18,500,000美元，與去年10月相同，但今年初至今下降12%，反映年初時較為積極的市場氣氛。

乾散貨船業務活動概要

我們於第三季度的小靈便型及大靈便型乾散貨船的收租日分別為14,310及5,260日，並錄得日均租金分別為8,650美元及9,840美元，分別較疲弱的市場高出46%及17%。

於第三季度，我們的租金表現較現貨市場日均租金優勝，乃由於我們的船隊規模，及以貨運為主的業務模式所致，加上我們擁有優質貨船及貨運系統、有效地推行三角點範圍貿易及縮短壓載時間以及高度集中於效率和控制營運成本。我們的船隊規模亦可提高航程的靈活性、可靠性及準時性，為我們提供更優質的客戶服務。

自7月31日公布中期業績以來，我們並無訂購或長期租賃貨船的新合約。我們於先前兩年內購買的33艘二手貨船已獲全數交付。此等貨船的設計跟我們現有船隊的貨船設計相若，並已充分配合我們的貨運系統，於疲弱市場中營運表現理想。我們以較高租金短期租入以致對我們上半年度業績有所影響的大靈便型乾散貨船（如中期報告所載）的租約，現在大致上已期滿。

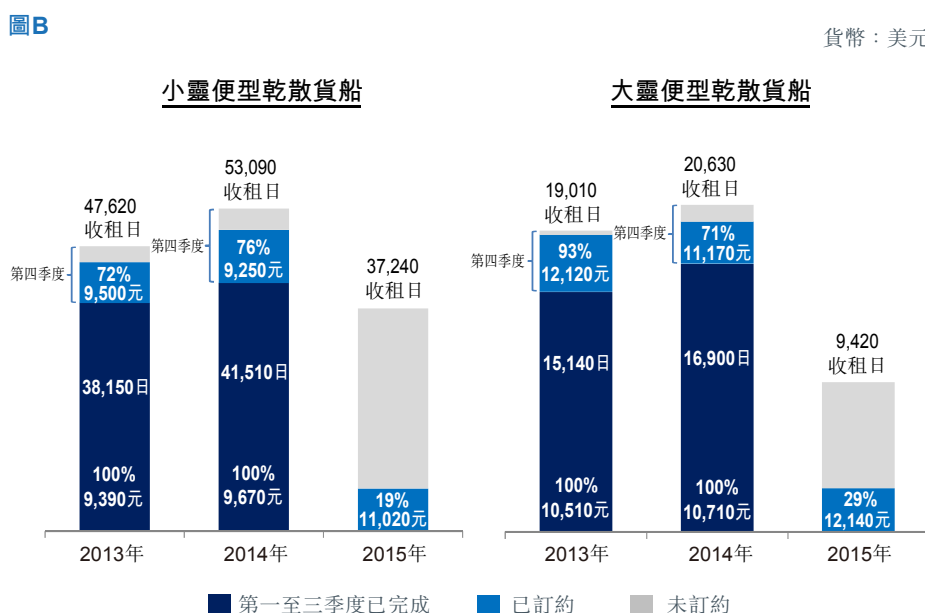
我們現時營運213艘乾散貨船（156艘小靈便型、55艘大靈便型及兩艘超巴拿馬型），其中80艘為自有、43艘為長期租賃及90艘為以租金與指數掛鉤或短期租入的貨船。另外34艘新建造貨船（18艘自有及16艘租賃）將於未來三年加入我們的核心船隊。此等貨船主要為日本製造的37,000載重噸貨船。

於10月10日，我們已就2014年第四季度的收租日訂立貨運合約如下：

- 小靈便型乾散貨船的11,580收租日中，76%已按日均租金9,250美元（淨值）獲訂約
- 大靈便型乾散貨船的3,730收租日中，71%已按日均租金11,170美元（淨值）獲訂約

截至現時，我們已就2015年的收租日訂立貨運合約如下：

- 小靈便型乾散貨船的37,240收租日中，19%已按日均租金11,020美元（淨值）獲訂約
- 大靈便型乾散貨船的9,420收租日中，29%已按日均租金12,140美元（淨值）獲訂約



低迷的現貨市場挫弱了遠期貨運的定價，因而減低訂立遠期貨運的意欲。

然而，我們仍繼續與客戶緊密合作，

以拓展達致互惠互利的貨運合約商機。因此由年初至今，我們已與客戶訂立多份為期數年的大西洋及太平洋航線貨運合約，為我們的核心船隊帶來合理的租金回報，促進擴大三角點範圍及提高貨船的僱用效率。

於刊發第三季度交易活動最新公告時的訂約率
已訂約日數不包括以與指數掛鉤的浮動租金租入的貨船的收租日數

太平洋拖船

由於石油及天然氣基建項目提供的僱用合約機會減少，我們的拖船服務繼續面臨加劇的競爭，對我們的離岸拖船業務構成影響，並降低港口業務量及提高公開港口的競爭，影響我們的港口拖船業務。

我們正在把著眼點轉向專利港口服務以提供新設的港口拖船服務，並於最近取得了澳洲兩個港口的專利經營權及合約。

我們把未獲全面僱用的離岸拖船重新調配到中東，並已出售兩艘駁船，目前正在相應縮減我們位於紐西蘭及澳洲的離岸拖船業務規模。

如我們於2014年9月11日所刊發之公告所述，我們的拖船業務客戶Western Desert Resources(WDR)已進入自願管理。我們為WDR項目提供服務的四艘拖船及四艘駁船已全部歸還，目前未獲僱用。我們將繼續密切留意WDR的自願管理事態發展。如接管人無法為WDR的業務物色買家，我們預計WDR的未付債務約8,900,000美元（如9月11日的公告所述）中約四分之三將可能被撇銷。

展望

目前及於中期內，乾散貨船船隊淨增長每年縮減約5%。然而，市場仍有待徹底消化於2010年至2012年新建造貨船高峰期過後產生的供應過剩影響，而海運貿易需求不及預期，形成乾散貨運市場前景的一片陰霾。除非現貨市場租金改善，否則我們預期簽訂數目將持續處於低水平。

我們認為，為支持供求兩面取得更健康的平衡，必需保持至少6-7%需求增長，但此增長可能受印尼實施長期的礦物出口禁令、中國的煤炭進口量減少、中國經濟增長及工業發展放緩，以及成熟的經濟體系增長前景走弱等因素影響。此等不明朗因素影響需求的程度，將視乎貨運市場於未來數月能否穩健發展，以及因傳統第四季度冬季來臨前積存商品儲備而增加的貨運量情況而定。

就澳大利亞拖船市場而言，由於離岸拖船服務提供的僱用合約機會減少形成加劇的競爭，而且港口拖船服務競爭激烈及大多數港口的業務量減少，故短期及長期的市場前景仍具挑戰性。

船隊

下表概列我們現時營運中貨船數目及目前已訂約購買的新建造貨船數目。

	營運中貨船			已預訂之新建造貨船			總數
	自有	租賃	總數	自有	租賃	總數	
乾散貨船							
小靈便型	64	92	156	12	13	25	181
大靈便型	15	40	55	6	3	9	64
超巴拿馬型	1	1	2	—	—	—	2
乾散貨船總數	80	133	213¹	18	16	34	247
拖船							
拖船	31	3	34	—	—	—	34
駁船	8	—	8	—	—	—	8
其他太平洋拖船	1	1	2	—	—	—	2
拖船總數	40	4	44²	—	—	—	44
滾裝貨船	3	—	3³	—	—	—	3
總數	123	137	260	18	16	34	294

附註：

- 1 營運中乾散貨船指：於最後實際可行日期的自有貨船數目＋最後一個曆月租賃貨船的平均數目
- 2 拖船船隊包括34艘拖船、8艘駁船、1艘客輪／補給船及1艘添油船
- 3 滾裝貨船已以遠期交付方式出售

承董事會命
公司秘書
莫潔婷

香港，2014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、Jan Rindbo、Andrew Thomas Broomhead及Chanakya Kocherla，本公司之獨立非執行董事為Robert Charles Nicholson、Patrick Blackwell Paul、Alasdair George Morrison、Daniel Rochfort Bradshaw及Irene Waage Basili。

股東及投資者務請注意，此份截至2014年10月14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。