

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。

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)

2015年第三季度交易活動公告

乾散貨船業務活動概要

我們致力優化本集團龐大的船隊和貨運系統之間的配合，以提高船隊在目前疲弱的市況中的僱用率和回報。憑藉該業務模式，我們的小零便型和大零便型乾散貨船於第三季的日均租金分別為8,350美元和9,630美元，較現貨市場日均租金分別高出39%和15%。因此，截至現時，我們已就2015年全年的收租日分別按日均租金8,070美元及9,460美元訂立貨運合約。

於9月30日，我們就2015年第四季所訂租約如下：

- 在 9,570 小零便型乾散貨船收租日中，59% 已按日均租金約 8,820 美元（淨值）訂約
- 在 3,860 大零便型乾散貨船收租日中，79% 已按日均租金約 8,400 美元（淨值）訂約

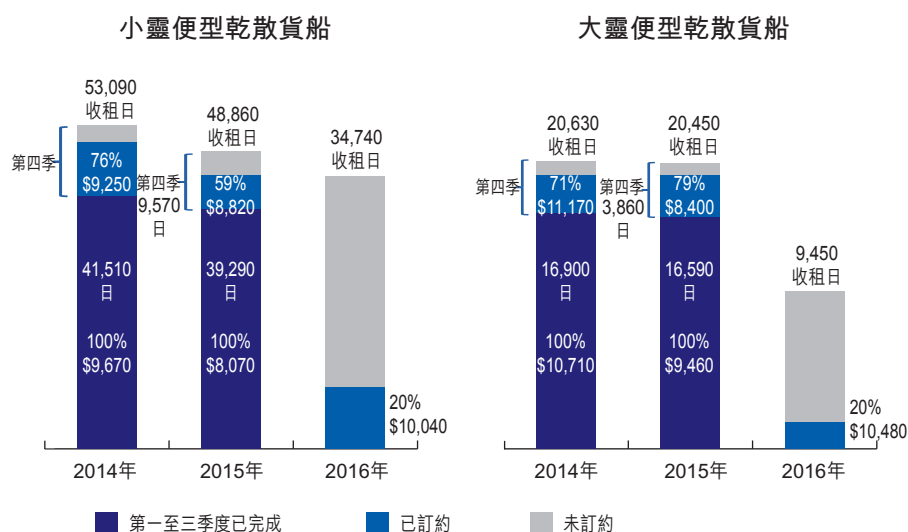
另外，我們就2016年所訂租約如下：

- 在2016年的34,740小零便型乾散貨船收租日中，20%已按日均租金約10,040美元（淨值）訂約
- 在2016年的9,450大零便型乾散貨船收租日中，20%已按日均租金約10,480美元（淨值）訂約

我們將以中期市況持續疲弱的基礎管理業務。我們全力以赴，務求盡量發揮本集團於乾散貨運業務所具備的優勢、減少開支，並在疲弱的市況中達到最佳業績，維持產生稅息折舊及攤銷前溢利的能力及穩健的現金狀況。我們將認真考慮在不利的市況中或會出現的低價的收購機會。但我們將持續以專注於船隊安全和業務的持續性為首位，增加長期形式租入貨船則視為其次。

年初至今，我們沒有任何新簽訂的長期租入貨船合約。我們依賴龐大的自有船隊，並以短期租賃和與指數掛鉤租金的形式租入的貨船輔助，即使於疲弱的市況中，仍有助我們的盈利能力。

於第三季，市場現貨租金的上升有助提高我們的租金收入，但此情況亦對以與指數掛鉤租金的租入貨船的租賃開支構成影響，有關開支於上半年下降，但於第三季輕微上升。



貨幣：美元

以上是於2015年9月30日及2014年10月7日的訂約率數據

未訂約日數不包括以與指數掛鉤的浮動租金租入貨船的收租日數

* 僅供識別

乾散貨運市況分析及展望

於2015年第三季，小零便型和大零便型乾散貨船的現貨市場日均租金分別為6,000美元和8,340美元(淨值)。即使與去年同期相比僅錄得輕微升幅，但與上季相比，仍分別上升23%和30%。

按季改善的主要原因是南美洲農產品出口強勁，帶動大西洋地區市況好轉。大西洋地區的市場租金回升至2014年年初的水平後，因南美洲的季節性放緩而有所回落。

相比之下，太平洋地區貨運市場相對沉寂，市況於七月稍微好轉後持續波動。

太平洋地區的需求增長疲弱，主要原因是中國的煤炭和鐵礦石進口量持續下降，而兩者合共佔整體乾散貨運貿易比例重大。本年至今煤炭的進口量按年減少30%，而鐵礦石進口量則大致不變。

本年度截至目前為止，中國的七類小宗散貨進口量按年減少2%，主要原因是受年初疲弱的市況影響。但自本年三月開始，每月小宗散貨進口量較2014年同期為高，為小零便型和大零便型乾散貨船的需求帶來支持。當中，中國的鐵鋁氧石進口量錄得按年上升，大豆和穀物的進口量亦大幅攀升。中國的鋼材出口量亦見上升。

在貨船供應方面，新建造貨船於2015年的交付進度與2014年相近，而2014年的新貨船新增數目為15年來最低。由於貨運市場好轉，2015年上半年報廢量上升的情況於第三季開始放緩。因此，整體乾散貨船船隊於第三季錄得1.3%的淨增長，打破了自1月底以來無淨增長的局面。

二手貨船的價格於近月大致保持穩定。根據Clarksons Platou估計，船齡五年32,000載重噸的指標小零便型乾散貨船的現值為13,000,000美元，由五月起維持不變。新建造小零便型乾散貨船的價值為20,500,000美元，其與二手貨船的價值的顯著差幅，繼續打擊建造新貨船訂單，並助長購買二手貨船的意欲。

整體的乾散貨船訂單在現有船隊所佔的比重下降至大約17%，但延遲交付、取消、改裝和造船廠違約(主要為中國造船廠)等因素，使實際交付貨船少於年初所預期數目。

於2010年至2012年間開始出現的貨船供應過剩的情況，加上中國的原材料進口量(尤其是煤炭)下降，繼續拖累整體市況，我們將以中期市況持續疲弱的基礎管理業務。

這個疲弱的市況將繼續影響航運企業，並可能導致更多公司陷入類似第一中央汽船(Daiichi Chuo Kisen Kaisha)近期申請破產保護的財務情況。本集團現時與第一中央汽船並沒有任何交易協議。

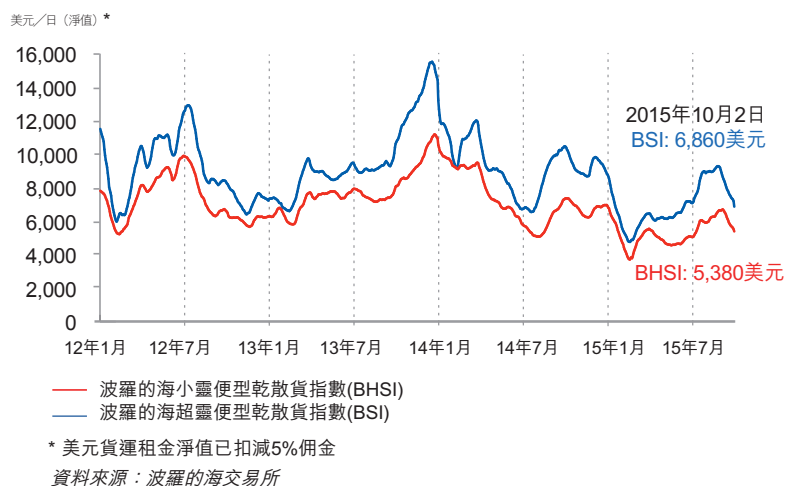
拖船

我們餘下小部份的拖船業務目前只服務中東市場，現有八艘拖船及兩艘駁船正在營運。而最後一艘原本留駐澳大利亞服務的租賃拖船，現正被調配以歸還船東。至於餘下駐澳洲的五艘自有小型拖船和四艘駁船，現時閒置待售。我們的拖船業務的綜合業績(已計及過往交易完成後調整的影響)於本年至今仍錄得輕微溢利。

完成退出滾裝貨船業務

我們第六艘(亦是最後一艘)滾裝貨船已於8月交付予Grimaldi，帶來大約31,000,000美元的現金收益，因此，我們退出滾裝貨船業務的程序已告完成。

波羅的海乾散貨運現貨市場租金指數



財務

我們於第三季購回和註銷面值為27,400,000美元的2016年可換股債券，跟於本年度上半年購回和註銷總面值為27,800,000美元的債券般，均為節省可換股債券於到期前之相關票息款項。

船隊

我們的核心業務目前營運的乾散貨船共215艘，其中83艘為自有、41艘為長期租賃及91艘為以與指數掛鉤租金形式或短期租賃。另外15艘自有及7艘租賃的新建造貨船將於未來兩年加入我們的核心船隊。

下表概列我們現時營運中的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	66	72	138	10	6	16	154
大靈便型	16	59	75	5	1	6	81
超巴拿馬型	1	1	2	–	–	–	2
乾散貨船總數	83	132	215 *	15	7	22	237
拖船							
拖船	13	1	14	–	–	–	14
駁船	6	–	6	–	–	–	6
其他	–	1	1	–	–	–	1
拖船總數	19	2	21	–	–	–	21
總數	102	134	236	15	7	22	258

附註：

* 營運中乾散貨船：於9月30日的自有貨船數目及租賃貨船於9月的平均數目

承董事會命
公司秘書
莫潔婷

香港，2015年10月5日

於本公告刊發日期，本公司之執行董事為唐寶麟、Mats Henrik Berglund、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2015年10月5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。