



Pacific Basin Shipping Limited

太平洋航運集團有限公司*

(於百慕達註冊成立的有限公司)

(股份代號：2343)

交易活動最新公告

- 二零零五年第一季度，小靈便型船隊所賺取日均租金為18,700美元(二零零四年第一季度：16,800美元)
- 擴充船隊規模帶動小靈便型船於二零零五年第一季度的收租日數增長至3,360天(二零零四年第一季度：1,530天)
- 小靈便型船在二零零五年的14,200天收租日數中，67%已簽有合約，且日均租金達17,300美元的水平
- 繼續以理想的條件將貨船出售及回租，目前已簽訂第六份合約

本公告乃根據《香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)證券上市規則》第13.09(1)條規定發佈。

太平洋航運有限公司(「太平洋航運」或「本公司」)董事會現公佈有關本公司於二零零五年第一季度交易活動的最新摘要。

乾散貨海運市場在去年的強勁勢頭一直持續至二零零五年。波羅的海乾貨指數1(「BDI」)在年內的大部份時間一直持續位於4,500點以上水平，而同樣地，小靈便型船市場租金仍然高企，期內大部分時間日均租金達18,000至21,000美元。本公司的主要順航交付目的地日本、中國及南韓對乾散貨商品的需求持續強勁，令緊繃的貨船供應狀況持續，進一步支持運費。

理想的市場環境加上我們的貨物幅蓋範圍，有助把本公司小靈便型船的日常租金從二零零四年第一季的16,800美元，推高至二零零五年首季的18,700美元。此理想的運費，亦覆蓋二零零五年首季小靈便型船的收租日。因本公司在去年擴充船隊，二零零五年首季小靈便型船的收租日便達3,360日，高於二零零四年第一季的1,530日。

第一季度通常不是簽訂新貨運合約的時間。儘管如此，本公司在此期間仍然成功簽訂九份合約，提高了二零零五年簽訂貨物合約水平。此外，在二零零五年全年預計小靈便型船的14,200個收租日中，當中逾67%已按每日約17,300美元的平均租金訂立合約。此租金反映本公司所有現有合約(包括延至二零零六年及二零零七年的合約)的平均基本租金，但並未包括對未來現貨市場價格的任何預測水平，亦未有包括有效整合貨物以減少壓載物比例所產生的收益。

在二零零六年14,500的收租日(未計擴充船隊)，當中的31%我們以每日平均14,000美元的租金訂立合約。這個租金大部份是於二零零四年所簽定的兩年及三年長期合約，雖然與現貨租金及短期租約相對下有一個折扣優惠，但這些合約同時可為公司未來貨運作出早一步的安排。由於部份合約已伸延至二零零六年之後，故本公司在二零零七年已取得一定的貨量。

隨著我們最小的貨船 Sea Bell 租約期滿，和以下將會提及的兩隻出售及回租的船隻，本公司的船隊共有46艘貨船，(平均船齡為五年)，其中包括：

	小靈便型	大靈便型	總計	小靈便型新船
自有：	32	0	32	2
租賃：	8	2	10	3
管理：	4	0	4	0
	<u>44</u>	<u>2</u>	<u>46</u>	<u>5</u>

本公司目前有五艘新船在建造之中，其中兩艘將加入本公司的自有船隊(一艘計劃於二零零五年八月交付，另一艘於二零零六年四月交付)，三艘屬長期租賃船隊(一艘計劃於二零零五年六月交付，兩艘計劃於二零零六年十一月交付)。本公司並持有現有交付的租賃船隊中六艘貨船和所有三艘新建租賃貨船的購置權。

由於貨船市場供應日益緊繃，帶動貨船價格升至歷史新高。儘管現代貨船的轉手交易數目較低，本年度第一季度小靈便型船的價格仍上升超過15%。當前的市況是，船主因可獲得可觀的收益和現金收入，所以不願出售船隻。故市場價格雖然高企，上月只有兩艘現代小靈便型船售出。

本公司仍然希望可以進一步擴充船隊的規模，以回應持續增長的客戶需求。但由於去年船隊已作擴充，因此，本公司不必急於高位追貨，可以靜觀其變。如果市況持續，本公司可以選擇放棄購買新船。因為，在該情況下，本公司的現有船隊將可獲得更高的租金收入，並抵銷從購買新船而獲得的額外利潤。

太平洋航運將繼續進行出售及回租貨船計劃，最近本公司已就如下事項簽訂合約：

- Hakodate Hull 801 (將命名為「Port Alice」)將於二零零五年六月份交付使用，本公司對其擁有購回權；及
- 在二零零五年建造的大靈便型船「Xiamen Sky」會於二零零五年五月交付新船主，但本公司仍對其擁有購回權。本公司已出售及以其租入船隊時同樣的租金回租兩艘大靈便型船，從而釋放了投資於該貨船上的所有資金。

今年到目前為止，本公司已進行了六宗該等出售及回租交易(四宗為已交付貨船，兩艘為新建貨船)。在沒有縮減本公司業務規模(二零零五年小靈便型船收租日數仍為14,200天)，以及僅對盈利帶來輕微影響的情況下，該等銷售令本公司負債減少5,070萬美元，解除了3,420萬美元的資本承擔費用，並釋放了3,310萬美元用以投資的現金。此外，還消除了技術維修以及利率上升的風險。而本公司持有的購買權對本公司長遠而言，不但在價格上升時獲利，而且，也令本公司無須面對擁有船隻的潛在資產下跌風險。

本公司的股息政策是中期及最終股息至少為每個財政年度可派發利潤的50%。雖然公司不能保證分派多於50%的股息，但董事會會考慮各項因素以釐定是否於二零零五年派發更豐厚的股息以向股東發還富餘現金。該等考慮因素包括(但不限於)當前市場狀況所持續的時間及市場狀況會否有進一步改善，任何導致資本開支減少以及本公司在二零零五年能否維持強勁盈利及現金流。

本公司的主要交付目的地日本、中國、澳洲及南韓對乾散貨商品的需求前景及它們的經濟指標仍然令人鼓舞。目前，造船廠接到的訂單已排期至二零零八年，訂單中包括各類型的船隻。本公司有信心，小靈便型貨船的生產能力不會大幅增加，因此，短期內供應狀況將不會惡化。除非供應方面出現明顯的根本變化，否則，本公司相信租金將持續向好，並維持於一個歷史上的較高水平。

該等市場特徵加上本公司船隊的卓越背景、市場地位以及廣泛的貨運業務和具吸引力的租金，將有助本公司繼續創造健康的利潤及現金流。因此，本公司對年內剩餘時間的業務前景維持樂觀態度。

承董事會命

Richard M. Hext
副主席

Mark M. Harris
首席執行官

香港，二零零五年四月二十八日

於本公告刊發日期，本公司的執行董事為 Christopher Richard Buttery、Richard Maurice Hext、Mark Malcolm Harris 及 Paul Charles Over；本公司的非執行董事為李國賢及 Brian Paul Friedman；本公司的獨立非執行董事則為 Robert Charles Nicholson、Patrick Blackwell Paul 及 The Earl of Cromer。

1 波羅的海乾貨指數包括巴拿馬型貨輪及好望角型貨輪在內的大型乾散貨船的平均即期運價，並不包括小靈便型船，通常情況下其運價的波動性比小靈便型船更大。

* 僅供識別。