



Pacific Basin Shipping Limited

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

- 二零零五年全年，小靈便型乾散貨船收租日數維持於14,200天
- 該等日數之94%已經完成或簽訂合約，日均租金約為17,200¹美元(二零零四年全年：10,000天之日均租金為17,900美元)
- 於二零零六年之收租日數14,600²天中，48%現已簽訂合約，日均租金為13,700¹美元
- 於二零零七年之收租日數14,900²天中，約20%已簽訂合約
- 出售及回租計劃持續，而另外100,000,000美元之五艘貨船交易完成，令全年出售及回租之貨船總數達17艘，產生所得款項合共340,000,000美元

¹ 在受惠於航行歷載時間減少之租金開始改善前

² 僅根據現有船隊及於未來任何船隊擴充前之估計

³ 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費，並不包括小靈便型貨船，通常情況下其運費的波動性比小靈便型貨船更大。

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)條之規定而作出。

太平洋航運集團有限公司(「太平洋航運」或「本公司」)董事會僅此公佈有關本公司直至二零零五年十月三十一日交易活動之最新摘要、二零零五年之結餘展望及二零零六年之初步展望。

誠如我們於二零零五年九月五日發佈中期報告時所預期，進入季節性強勁之第四季，市場狀況已經改善。波羅的海乾貨指數(「BDI」)³已由八月三日之低位1,747點上升近一倍至3,140點，自九月中以來一直企於3,000點以上。隨著過去了的十月份中國假期，我們展望全年將以強勁表現作結，因北半球穀物付運及其他商品之冬季存貨水平逐步增長令需求展現持續強勁。於小靈便型乾散貨船市場，現時租金已重回約每日14,000美元之健康水平。

該等市場狀況，結合我們之長期貨運合約預訂，表示我們整體已達致就全年小靈便型乾散貨船收租日數14,200天中之94%，日均租金為17,200美元。鑑於本年之市場波幅及大型新訂造乾散貨船交付之影響，該成績相當不俗，亦遠較二零零四年所達致之日均租金17,900美元(基於大幅偏低之收租日數10,000天)理想。

我們之IHC聯營體持續面對來自全世界領先工業及商品公司對其服務之強勁需求。於本年度，我們持續與現有客戶緊密合作，同時建立多項重大之新客戶關係，為我們的遠期貨運預訂帶來重要貢獻，而於過去數週更簽訂多項長期合約。由於我們已進入該等貨運合約磋商及續約關鍵時期之中途站，就達致我們於本年年底完成二零零六年50-60%合約預訂之目標而言，我們正取得良好進展。現時，於預期收租日數14,600天中，48%已簽訂合約，日均租金為13,700美元。該平均租金乃扣除所有佣金，亦未反映我們預期得以減去於航程估計內大部分的歷載時間而達致之利益。一旦完成，我們預期結合順航及逆航貨運航程後之日均租金將逾15,000美元。多項該等合約已延續至二零零六年後，因此我們亦已就二零零七年之預計收租日數14,900天簽訂約20%的合約，並開始我們二零零八年之貨運預訂。二零零六年及二零零七年之收租日數僅反映現有船隊(包括新訂造貨船)之能力，並未計及來自購買貨船之任何潛在擴充或未來可能訂立之對內租賃。

雖然我們開始見到新訂造貨船價格可能已經見頂之初步跡象，但二手買賣市場於過去兩個月變化輕微，而資產價值企令交易活動維持極低水平。我們因而對購買額外資產維持審慎態度，故我們之船隊保持56艘(包括新訂造貨船)不變，而平均船齡為五年。由於我們預期全年貨運市場將以強勁表現作結，且延續至二零零六年，因此資產價格將不可能於短期內顯著下降，但我們仍然期望於下年稍後時間有機會以較低廉的價格購入額外噸位。

自我們於二零零五年發佈中期報告當日以來，雖然我們的船隊規模維持不變，我們已擴大出售及回租貨船之計劃，並如二零零五年十月二十七日所公佈，我們最近再額外與五艘貨船訂立有關協議。此舉令全年貨船總數達17艘，產生所得款項總額合共340,000,000美元。因此，於支付最近交付之Mount Rainier及Solar Oceania後，我們現時共有逾350,000,000美元可供購買資產(根據我們一般60%之貸款政策)，且未有動用來自本年度下半年或下年度之任何營運流動資金。

於二零零五年十月三十一日我們之船隊共有56艘貨船，包括以下：

	小靈便型	大靈便型	已交付 船隊	小靈便型 新訂造 貨船	船隊總數
自有：	23	0	23	2	25
租賃*：	21	2	23	4	27
管理：	4	0	4	0	4
總數：	48	2	50	6	56

* 本公司持有23艘租賃貨船其中之19艘及全部四艘租賃新訂造貨船之購買選擇權。

為回應來自我們現有小靈便型貨船客戶對有關大靈便型乾散貨船日益增加之查詢，我們已開始提供大靈便型貨運服務，作為我們小靈便型貨運業務之延伸。雖然我們將以審慎及均衡之方針發展該項業務活動，但是，我們將相信該項業務活動假以時日可憑藉自身之努力發展為一項重大業務。當然，該項業務活動起初將涉及於市場租入船隻，以履行我們之貨運承擔，並僅於貨運量足以支持進行有關較大型資產級別之投資時，方會考慮購買資產型客戶訂立二零零六年首項大靈便型貨運合約。與小靈便型範疇不同，大靈便型乾散貨船已存在貨運期貨市場，而運用該等合約乃建立此範疇業務之必備工具。鑑於預期訂立我們首項貨運合約及相信市場將持續企穩至二零零六年首季，我們最近已與另一名小靈便型貨船客戶就二零零六年首季訂立一項相等於一艘貨船之貨運期貨協議，並擬持續運用該市場，作為我們大靈便型業務策略不可或缺的一部分。由於我們於該市場之業務活動僅處於初步起始階段，預期將不會對我們之二零零五年業績產生重大影響，而於二零零六年僅可能有輕微影響。

我們最近亦與一家由中國其中一家最大發電商支持之中國船公司訂立一項協議，向其租賃我們其中一艘船齡最長之小靈便型乾散貨船Stewart Island，以供運載國內煤炭之用。該艘貨船船齡已達十年，並已作光船出租近八年。我們相信此乃外資擁有的乾散貨船首度租賃作中國國內航行貿易，亦標誌著我們所預期作為一家國際公司涉足中國國內商品貿易之重大機會。鑑於該項光船租賃乃屬長期性質，有別於我們之IHC聯營體活動，該貨船現時並不包含於小靈便型船隊收租日數所報之統計數據內。

我們於每個財政年度透過中期及末期股息派出不少於可供分派溢利50%之股息政策維持不變。我們於最近之中期業績公告中聲明「董事會現時預期本年度將可另擬派末期股息至少每股30港仙，即本年度股息總額至少達60港仙。」此後之貿易業績加上本年度結餘之貨運合約顯示該聲明維持有效。

在我們之主要交付目的地如中國、日本、澳洲及南韓之正面經濟數據支持下，我們持續相信乾散貨船之需求展現仍然令人鼓舞。雖然較大型乾散貨船之交付可能持續為所有乾貨船級別之市場現租帶來下調壓力，但需求之蓬勃及持續增長已足以令租金維持於較過往為高之基礎上。我們仍然相信，就小靈便型市場而言，由於僅有少量之新訂造貨船交付，而供應亦不可能於短期內惡化，該下調壓力將不太明顯。除非供應因素出現明顯之基本性變化，否則，我們相信我們範疇之租金將有良好支持。

該等市場特徵結合我們之船隊組合、市場定位及二零零五年與二零零六年租金吸引之貨運合約水平令我們可持續產生健康之溢利及流動資金。因此，我們對本年度餘下時間及二零零六年之業務展望維持樂觀。再者，我們強勁之資產負債表及現金流量狀況有助我們把握可能出現之任何市場機會。

承董事會命
Richard M. Hext Mark M. Harris
副主席 首席執行官

香港，二零零五年十一月一日

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。

股東及投資者務請注意，上述截至二零零五年十月三十一日止期間之交易活動最新公告乃根據本集團之內部記錄及管理賬目作基準，並未由核數師審閱或核實。股東及投資者應小心以免不恰當地過度依賴本交易活動最新公告，本公司同時願請股東及投資者於買賣本公司股份時務須審慎行事。

* 僅供識別